

ses conséquences. Il ne pouvait ignorer qu'en tournant le volant en pleine ligne droite, il allait provoquer la sortie de route du véhicule et causer un dommage, le seul fait que les conséquences précises de l'accident telles qu'elles sont survenues n'aient, le cas échéant, pas été voulues n'excluant pas la faute intentionnelle ».

Le moyen, qui suppose que le jugement attaqué constate uniquement que le demandeur a voulu créer le risque mais non qu'il a volontairement et sciemment causé le dommage, repose sur une interprétation inexacte de ce jugement, partant, manque en fait.

Par ces motifs, (...)

Rejette le pourvoi ; (...)

Siég. : MM. **A. Fettweis** (prés. et rapp.), **D. Batselé**, Mmes **M. Regout**, **M. Delange** et **M.-Cl. Ernotte**. Greffier : Mme **L. Body**.

M.P. : **M. J.-M. Genicot**.

Plaid. : M^{es} **P. Van Ommeslaghe** et **M. Grégoire**.

J.L.M.B. 15/965

Observations

Le passager impétueux qui devient conducteur... deux fois puni

1. L'arrêt du 7 septembre 2015

Deux amis sortent d'une discothèque au petit matin. Comme le propriétaire du véhicule présente des signes manifestes d'ébriété, son ami, qui n'avait pas bu, lui propose de prendre le volant pour le reconduire chez lui. Alors qu'ils étaient en route, le propriétaire du véhicule qui occupait le siège passager s'empare subitement du volant et lui fait faire un quart de tour. La voiture dérape, quitte la chaussée et finit sa course dans un champ en contrebas. Le passager impulsif est blessé. Sans que cela soit établi, ce geste inopiné est attribué, par les policiers verbalisants, à l'état d'intoxication alcoolique dans lequel celui-ci se trouvait et à la prise de stupéfiants.

Le passager blessé dans l'accident s'adresse à l'assureur de son propre véhicule, sur le fondement de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, afin d'obtenir l'indemnisation du préjudice qu'il a subi en sa qualité d'utilisateur faible de la route. L'assureur refuse son intervention, estimant qu'en s'emparant même temporairement du volant, le passager est devenu conducteur et ne peut donc bénéficier du régime d'indemnisation, conformément à l'article 29bis, paragraphe 2. À titre subsidiaire, la victime demande alors l'intervention de son assureur au titre de la couverture complémentaire des accidents corporels. L'assureur lui refuse également cette garantie au motif qu'en s'emparant volontairement du volant, l'assuré a commis une faute intentionnelle au sens de l'ancien article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 juin 1992 (désormais article 62, alinéa 1^{er}, de la loi du 4 avril 2014). La cour d'appel saisie du litige fait droit aux arguments de l'assureur sur ces deux points si bien que le passager se retrouve sans la moindre indemnisation.

Un pourvoi en cassation est introduit contre cet arrêt. Le premier moyen pris de la violation de l'article 29bis, paragraphe 2, de la loi du 21 novembre 1989 et de l'article 2.13 du Code de la route, reproche au juge du fond d'avoir considéré que le passager était devenu conducteur alors que, au sens de ces articles, ne peut être considéré comme conducteur que celui qui, au moment de l'accident, exerce le

contrôle effectif du véhicule au moyen du volant et des pédales et maîtrise ainsi la puissance du moteur. Le demandeur s'appuyait ainsi sur la définition plus restrictive de la notion de conducteur qui avait été proposée par certains auteurs lors de l'adoption de la loi insérant l'article 29bis dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire¹.

Confirmant sa jurisprudence antérieure, la Cour suprême rappelle que le conducteur au sens de l'article 29bis, paragraphe 2, est la personne qui a la maîtrise du véhicule au moment de l'accident. Elle estime, en l'espèce, que le jugement attaqué a pu légalement déduire des considérations qu'il énonce que le passager qui s'était emparé du volant, fût-ce un bref instant, avait bien la qualité de conducteur au moment de l'accident et rejette, par conséquent, le moyen.

Le second moyen pris, notamment, de la violation des articles 2, 3, 8 et 11 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre est, quant à lui, rejeté comme manquant en fait. En constatant que l'assuré, qui a tourné le volant en pleine ligne droite, ne pouvait ignorer qu'il allait provoquer la sortie de route du véhicule et causer un dommage, le juge du fond n'avait pas uniquement conclu à l'existence de la faute intentionnelle sur la simple constatation qu'il avait volontairement créé le risque du dommage mais bien qu'il avait effectivement voulu l'accident et ses conséquences. Le moyen reposait donc, selon la Cour, sur une interprétation inexacte de la décision critiquée.

2. La notion de conducteur au sens de l'article 29bis, paragraphe 2

Dans son premier volet, cette décision n'a rien de surprenant. La Cour de cassation s'est déjà prononcée sur la définition du conducteur au sens de l'article 29bis, à plusieurs reprises et dans un sens convergent². Pour être conducteur, il suffit d'avoir en fait la maîtrise du véhicule au moment de l'accident. Le passager qui s'empare du volant devient donc conducteur parce qu'il a pris momentanément les commandes du véhicule et lui a imprimé une direction³. Ce pouvoir n'est donc pas abstrait ou virtuel, il doit être exercé et apprécié en fait.

¹ Sur la notion de conducteur au sens de l'article 29bis, voy. notamment en doctrine, D. SIMOENS, « De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers », *R.W.*, 1994-1995, p. 116 ; H. DE RODE, *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, p. 32, n° 38 ; C. VAN SCHOUWBROECK et T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker (artikel 29bis WAM-wet)*, Malines, Kluwer, 2013, p. 20, n° 20 ; N. ESTIENNE, « La détermination de la qualité de conducteur », *R.G.A.R.*, 2002, n° 13.621 ; B. DUBUISSON, « Questions diverses : l'application de la loi dans le temps et dans l'espace, le préjudice par répercussion, la situation du conducteur », in *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, P. JADOUL et B. DUBUISSON (sous la direction de), Les dossiers du J.T., n° 35, Bruxelles, Larcier, 2002, p. 166, n° 25 ; B. DUBUISSON et B. DE CONINCK, « L'indemnisation automatique des usagers faibles, victimes d'accidents de la circulation », in *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en Europe*, Recueil des travaux du GRECA, Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 34-35.

² Cass. (1^{re} ch.), 7 juin 2012, *Bull. ass.*, 2012, p. 477, note E. VAN DEN HOUT, à propos d'un conducteur qui sort de son camion et fait une chute ; Cass., 18 mai 2012, *C.R.A.*, 2012/5, p. 290, à propos du conducteur d'une moto, qui fut heurté par un autre véhicule après sa chute : « Le conducteur au sens de l'article 29bis est la personne qui conduit le véhicule automoteur au moment de l'accident, c'est-à-dire celle qui, à ce moment, en exerce le contrôle par l'utilisation des moyens mécaniques donnant la possibilité d'imprimer une direction au véhicule et qui maîtrise ainsi la puissance du moteur ». Voy. également, Cass. (1^{re} ch.), 13 avril 2007, *R.W.*, 2007-2008, p. 1078, note D. SIMOENS, à propos du copilote dans un rallye automobile : « Voor de toepassing van artikel 29 W.A.M.-Wet moet onder het begrip bestuurder worden verstaan, de persoon die het voertuig werkelijk en zelfstandig bestuurt en aldus in feite verantwoordelijk is voor het sturen ». Dans cet arrêt, la Cour de cassation se réfère à la définition du conducteur donnée par la Cour de justice Benelux dans un arrêt du 8 décembre 1994 (A93/5, *Benelux Jur.*, 1994, 92). On notera cependant que cette définition proposée par la Cour de justice Benelux concerne le conducteur en sa qualité d'assuré ; c'est-à-dire la personne dont la responsabilité est obligatoirement couverte par la police d'assurance.

³ En sens contraire, voy., cependant, Pol. Anvers, 25 septembre 2007, *V.A.V.*, 2008, p. 285. Jugé également que celui qui s'empare subitement du frein à main pour faire stopper le véhicule n'en devient pas pour autant conducteur : Civ. Louvain, 25 avril 2007, *V.A.V.*, 2008, p. 19 ; Civ. Huy, 9 mars 2011, *R.G.A.R.*, 2012, n° 14.827.

On comparera volontiers l'arrêt annoté avec une autre décision rendue par le tribunal de police de Bruges dans des circonstances similaires. L'épouse du conducteur qui occupait le siège passager avait saisi le volant temporairement à la demande de son mari, parce que celui-ci souhaitait s'enduire les mains de crème adoucissante. Dans cette espèce, le juge du fond n'avait toutefois pas considéré que la passagère était devenue conductrice car son mari, surpris par l'arrivée d'un autre véhicule en sens inverse, avait eu le temps de reprendre le volant pour tenter de rectifier la trajectoire mais sans succès⁴. Tout étant question de fait, tout peut donc se jouer sur un détail.

Or, l'enjeu est important. Le conducteur étant exclu du bénéfice de l'article 29bis, le passager impétueux ne peut plus prétendre sur cette base à la réparation de son préjudice corporel. Mais si le passager prend la qualité de conducteur, il faut nécessairement déduire à l'inverse que celui qui occupait le siège conducteur et qui n'avait plus la maîtrise du véhicule au moment de l'accident est, quant à lui, redevenu passager et peut donc, à ce titre, prétendre à l'indemnisation sur le même fondement⁵. En l'espèce, il est piquant de constater que si le juge avait au contraire considéré que celui qui occupait le siège conducteur avait conservé cette qualité, les deux occupants du véhicule auraient probablement été indemnisés par le même assureur, l'un sur le fondement du droit commun, le passager ayant incontestablement commis une faute au sens des articles 1382 et 1383 du Code civil, l'autre comme usager faible sur le fondement de l'article 29bis.

Il faut également rappeler que, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, il appartient à la victime qui réclame l'indemnisation sur le fondement de l'article 29bis de démontrer qu'elle n'avait pas la qualité de conducteur⁶. Il est donc important que l'on sache au bout du compte qui avait effectivement la maîtrise du véhicule au moment de l'accident sans quoi aucune des personnes impliquées dans l'accident n'obtiendra réparation.

De la définition retenue par la Cour de cassation, il est permis de déduire que le conducteur qui a quitté son véhicule au moment de l'accident redevient un usager faible au sens de l'article 29bis⁷. Il en va de même, selon nous, de la personne qui est assise sur le siège conducteur mais qui attend dans sa voiture sur un parking alors que le moteur est à l'arrêt⁸. Elle n'a pas la maîtrise du véhicule puisqu'elle n'en assume pas la direction.

Par contre, il a parfois été décidé sur le fondement de l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance automobile obligatoire, que celui qui, par erreur, met le véhicule en mouvement à la suite d'une fausse manœuvre, par

⁴ Pol. Bruges, 23 novembre 1998, *R.G.A.R.*, 2000, n° 13.314 ; confirmé en appel, Civ. Bruges, 13 janvier 2000, *D.C.J.*, 2001, p. 365 ; Comparez Civ. Bruxelles, 12 avril 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.715, à propos du passager qui a saisi le volant un court instant pour effectuer une manœuvre de sauvetage. Il ressortait apparemment du dossier que le conducteur avait continué à diriger le véhicule, malgré le coup de volant du passager ; voy. également Pol. Anvers, 25 septembre 2007, *V.A.V.*, 2008, p. 285 ; Civ. Louvain, 25 avril 2007, *V.A.V.*, 2008, p. 19.

⁵ Il n'est pas exclu que deux personnes puissent avoir en même temps la qualité de conducteur. Cette situation devrait toutefois être exceptionnelle. On songe à l'accident impliquant un véhicule auto-école muni d'un double jeu de pédales. Là encore les circonstances de fait ayant conduit à l'accident seront déterminantes.

⁶ Cass. 26 octobre 2007, *Pas.*, 2007, p. 1866 ; *Bull. ass.*, 2008, p. 54, note J. BOGAERT ; *cette revue*, 2008, p. 961, note J. TINANT ; Cass., 20 décembre 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 179, note G. JOCQUÉ ; Cass., 27 novembre 2008, *Bull. ass.*, 2009, p. 149 ; Cass., 24 avril 2009, *V.A.V.*, 2010, p. 192.

⁷ Cass. (1^{re} ch.), 7 juin 2012, *Bull. ass.*, 2012, p. 477 ; Pol. Louvain, 27 novembre 1997, *J.J.P.*, 1998, p. 180 ; Pol. Liège, 20 septembre 2001, *Bull. ass.*, 2002, p. 404 ; Pol. Verviers, 6 octobre 2003, *cette revue*, 2004, p. 133, note Th. PAPART ; Pol. Charleroi, 19 février 2004, *cette revue*, 2005, p. 75. L'indemnisation peut avoir lieu sur le fondement de l'article 29bis, même lorsque le conducteur qui a quitté son véhicule sans serrer le frein à main se blesse lui-même en tentant de le retenir ; Cass., 28 avril 2006, *Bull. ass.*, 2007, p. 62, note J. MUYLDERMANS ; comparez Pol. Bruges, 29 avril 2004, *V.A.V.*, 2004, p. 529.

⁸ Comparez Civ. Verviers, *C.R.A.*, 2007, p. 161.

exemple, est bien conducteur⁹. Au sens de cet article, il semble que la maîtrise du véhicule n'implique en effet aucun élément de volonté. Il a ainsi été jugé sur le même fondement qu'une personne qui met en mouvement le véhicule en voulant allumer le chauffage ou en examinant le moteur serait bien un conducteur au sens de cet article¹⁰. Il en est de même de l'enfant qui desserre par erreur le frein à main d'un véhicule¹¹. Ces décisions nous semblent discutables, tout au moins au regard de l'article 29bis, car, au moment de l'accident, ces personnes n'impriment aucune direction au véhicule et ne maîtrisent pas la puissance du moteur. Il n'est d'ailleurs pas certain que la notion de conducteur doive être interprétée exactement de la même manière dans les deux contextes. Dans le premier cas, elle permet de définir le champ des personnes dont la responsabilité est assurée et ouvre à la victime de l'accident la possibilité de s'adresser à l'assureur R.C. automobile, dans le second elle vise à déterminer la catégorie des bénéficiaires de l'indemnisation¹².

Pour la même raison, il nous semble que celui qui pousse le véhicule en panne avec la force de ses bras ne devient pas pour autant conducteur au sens de l'article 29bis. Il peut certes imprimer une direction au véhicule mais il n'en a pas la pleine maîtrise. Il pourrait en aller de même pour le conducteur d'un véhicule en panne qui est remorqué par un autre véhicule. Celui-ci n'a pas la pleine maîtrise de son véhicule même s'il peut lui imprimer une certaine direction¹³.

3. La faute intentionnelle

Dans l'espèce en cause, le geste inconsidéré du passager a eu également pour effet de le priver de la couverture accidents corporels qu'il avait pourtant souscrite. Le juge du fond avait en effet considéré qu'en saisissant le volant de cette manière, l'assuré avait commis une faute intentionnelle au sens de l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 juin 1992¹⁴.

Cette question faisait l'objet du deuxième moyen. Le demandeur reprochait au juge du fond d'avoir interprété de manière extensive la notion de faute intentionnelle dès lors que celle-ci requiert la volonté de causer un dommage et non simplement d'en créer le risque. Au vu des constatations portées par le juge du fond, la Cour considère cependant que ce moyen manque en fait : en considérant que le passager qui s'empare du volant a causé volontairement l'accident et ses conséquences parce qu'il ne pouvait ignorer qu'en tournant le volant en pleine ligne droite il allait provoquer la sortie de route, le juge du fond n'a pas conclu à l'existence d'une faute intentionnelle sur la seule constatation que l'assuré aurait simplement voulu créer le risque du dommage mais bien que celui-ci a volontairement et sciemment causé le dommage.

⁹ Cass., 23 octobre 1973, *R.G.A.R.*, 1974, n° 9.330, obs. J.-L. FAGNART. Sur la notion de conducteur au sens de cet article 3, paragraphe 1^{er}, voy. B. DUBUISSON, « L'obligation d'assurance, la garantie d'indemnisation », in *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C. automobile*, M. FONTAINE et P. JADOUL, (éd.), Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, 1990, p. 43.

¹⁰ Anvers, 22 février 1989, *Bull. ass.*, 1989, p. 686 ; J.P. Binche, 13 janvier 1994, *cette revue*, 1995, p. 733.

¹¹ Civ. Verviers, 1^{er} octobre 1986, *R.G.A.R.*, 1988, n° 11.419, note B. COMPAGNON.

¹² La doctrine attire l'attention sur cette différence et préconise, par conséquent, une interprétation plus restrictive de la notion de conducteur au sens de l'article 29bis. Voy. les références citées sous la note 1.

¹³ Une différence pourrait apparaître ici entre la notion de conducteur au sens de l'article 2.13 du Code de la circulation routière définie comme la personne qui assume la direction du véhicule et la notion de conducteur au sens de l'article 29bis, paragraphe 2.

¹⁴ On notera qu'il ne s'agit pas ici de la faute intentionnelle de la victime au sens de l'article 29bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 6, de la loi du 21 novembre 1989 (« faute par laquelle la victime âgée de plus de 14 ans a voulu l'accident et ses conséquences »), mais bien de la faute intentionnelle de l'assuré au sens de la loi sur le contrat d'assurance terrestre. La question se posait en effet au regard de la garantie d'assurance accidents corporels souscrite par le propriétaire du véhicule et non au regard de l'article 29bis. La motivation du juge du fond dénote une certaine confusion à cet égard.

Il nous semble cependant que, sur ce second volet, l'argumentation du juge du fond posait problème. On sait que la faute intentionnelle au sens de l'article 62, aliné 1^{er}, de la loi relative aux assurances est désormais définie par la Cour de cassation comme la faute par laquelle l'assuré a agi sciemment et volontairement en vue de causer un dommage. Pour l'application de cette disposition, dit la Cour, « il n'est pas requis que l'assuré ait eu l'intention de causer le dommage tel qu'il s'est produit »¹⁵. Dans un arrêt ultérieur, la Cour ajoute que « la faute intentionnelle est celle qui implique la volonté de causer un dommage et non simplement d'en créer le risque »¹⁶. C'est précisément cette distinction qui est à la source de la critique formulée par le demandeur au pourvoi.

Or, il nous semble qu'à cet égard, le tribunal de première instance de Liège, statuant en degré d'appel, avait été assez vite en besogne. Sans doute s'est-il appuyé sur le fait que le geste du passager n'avait aucune raison apparente, pour conclure qu'il avait voulu l'accident. Pourtant, un geste impulsif ne traduit pas toujours la volonté de causer un accident. L'état dans lequel se trouvait le passager à ce moment permettait même de douter de l'existence de cette volonté. Le passager avait-il vraiment agi consciemment et sciemment en voulant causer un dommage, alors que selon l'expression utilisée par la Cour de cassation, la volonté de l'assuré doit se rapporter au dommage et pas seulement à l'accident ? Les juges d'appel avaient déduit en l'espèce la faute intentionnelle du fait qu'en agissant comme il l'a fait, l'assuré devait bien se rendre compte qu'un dommage (n'importe lequel) allait nécessairement s'ensuivre. Il nous paraît que sous cet angle la solution retenue par le juge du fond reposait effectivement sur une interprétation assez extensive de la notion de faute intentionnelle.

Il reste que, comme le relève la Cour de cassation, l'arrêt attaqué, qui concluait à la faute intentionnelle de l'assuré, reposait sur des considérations de trois ordres, et pas uniquement sur le fait que l'assuré avait voulu créer le risque :

- le demandeur a causé volontairement l'accident et ses conséquences¹⁷ ;
- il ne pouvait ignorer qu'en tournant le volant en pleine ligne droite, il allait provoquer la sortie de route du véhicule et causer un dommage ;
- le seul fait que les conséquences précises de l'accident telles qu'elles sont survenues n'aient pas été voulues n'exclut pas la faute intentionnelle.

La Cour de cassation a donc estimé que le moyen manquait en fait en tant qu'il reposait sur une lecture erronée de la décision attaquée.

Bernard DUBUISSON
Professeur à l'U.C.L.

¹⁵ Cass., 24 avril 2009, *Pas.*, 2011, p. 386 ; *R.D.C.*, 2010, p. 56, note H. COUSY ; *N.J.W.*, 2009, p. 635, note G. JOCQUÉ ; *Bull. ass.*, 2010, p. 38, note J.-L. FAGNART.

¹⁶ Cass., 26 octobre 2011, *N.J.W.*, 2012, p. 214, note G. JOCQUÉ.

¹⁷ On retrouve ici une certaine confusion présente dans le jugement critiqué entre la faute intentionnelle telle que définie par l'article 29bis, paragraphe 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 et la faute intentionnelle visée par l'article 8 de la loi du 25 juin 1992 (article 62, alinéa 1^{er}, de la loi du 4 avril 2014).