

L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION
PRESENTATION GENERALE – RAPPORT BELGE

Bertrand De Coninck
Maître de conférences à l'UCL
Juge au tribunal de première instance de Bruxelles

Bernard Dubuisson
Professeur ordinaire à l'UCL

CHAPITRE I. GENERALITES

1. L'objectif de la loi du 30 mars 1994¹, remplacée par celle du 13 avril 1995² et modifiée par celle du 19 janvier 2001³, qui insère un article *29bis* dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire du 21 novembre 1989⁴, est de réparer les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès subis par un « usager faible », causés par un accident de la circulation dans lequel un véhicule est impliqué. Largement inspirée de la loi française du 5 juillet 1985 (loi *Badinter*), elle poursuit plusieurs objectifs.

- *L'allègement des charges de la sécurité sociale* : Ce sont paradoxalement des considérations budgétaires qui ont permis l'adoption de cette loi. L'objectif premier était, en effet, de réduire les coûts particulièrement importants qu'engendraient les accidents de la route pour la sécurité sociale lorsqu'aucune responsabilité n'était engagée ou démontrée. En transférant la charge de la réparation sur les assureurs privés, le gain escompté se révélait considérable.

¹ Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

² Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1995.

³ Entrée en vigueur le 3 mars 2001.

⁴ Ci-après « l'article *29bis* ».

- *La protection des victimes* : L'adoption du régime nouveau se justifie par le souci de faciliter la réparation et d'accélérer le paiement des indemnités. Il s'agissait de passer outre les nombreux obstacles qui ralentissaient, voire même empêchaient parfois l'indemnisation (difficultés de prouver la faute du conducteur, conséquences de la faute de la victime).

- *L'arriéré judiciaire* : L'on espérait, enfin, réduire le nombre des litiges portés devant les tribunaux

2. La conjonction de ces trois raisons a conduit à l'adoption d'un régime d'indemnisation dissocié de la faute. La question qui se posait alors était de savoir à quel endroit devaient s'insérer les dispositions nouvelles. Certains se montrèrent favorables à l'insertion d'un nouvel article 1385*bis* dans le Code civil⁵. D'autres considéraient que sa place se situait dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire⁶. Cette dernière solution a été retenue, le régime de responsabilité objective se transformant du même coup en un système hybride dit « d'indemnisation automatique »⁷.

Le régime actuel présente l'avantage de dissocier l'indemnisation des usagers faibles de la responsabilité civile des conducteurs des véhicules automoteurs. Autrement dit, l'article 29*bis* n'ouvre une action que contre l'assureur (ou d'autres débiteurs de l'indemnisation mentionnés par la loi, voy. *infra*) et non contre le conducteur. L'indemnisation accordée sur la base de l'article 29*bis* n'engage pas la responsabilité civile de ce dernier. À tort ou à raison, on a estimé qu'il serait politiquement difficile de convaincre l'opinion publique de l'équité d'un régime qui rendrait une personne responsable d'un dommage qui n'a pas été causé par sa faute⁸.

Il est acquis que l'article 29*bis* est d'ordre public⁹.

⁵ Voy. la proposition initiale instaurant une responsabilité objective liée aux risques dans le chef des usagers de la route motorisés en cas d'accident avec des piétons ou des cyclistes, déposée par le député ANSOMS, *Doc.Parl.*, Chambre, Session ordinaire, 1989-1990, n° 926-1, 89/90 : « Celui qui met un véhicule automoteur en circulation est responsable du dommage résultant des lésions corporelles causées à chaque victime d'un accident dans lequel ledit véhicule automoteur est impliqué ». Il s'agissait alors clairement d'introduire un régime de responsabilité objective.

⁶ Ce qui ne va pas sans poser d'épineux problèmes dans l'interprétation de l'article 29*bis* au regard d'autres dispositions de la loi (par exemple quant aux véhicules visés (voies ferrées), au lieu de l'accident (terrains privés mais accessibles à certaines catégories de personnes), etc...).

⁷ L'insertion de l'article 29*bis* dans la loi sur l'assurance automobile obligatoire a notamment pour conséquence, que l'assureur ne doit pas intervenir au profit du passager lorsque le véhicule impliqué dans l'accident a été volé par le conducteur (Cass., 13 octobre 2006, *inédit*, n° C050198N ; Pol. Huy, 9 septembre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 161). Pour la même raison, l'assureur RC familiale ne saurait être tenu à intervenir dans les conditions de l'article 29*bis* même s'il couvre les dommages causés par un véhicule automoteur dont un mineur s'est emparé à l'insu de ses parents ou du propriétaire du véhicule (Civ. Bruges, 30 septembre 2005, *C.R.A.*, 2005, p. 319).

⁸ Rapport fait au nom de la Commission de la justice par M. ARTS, *Doc. Parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/3, p. 40.

⁹ Cass. (2^{ème} ch.), 17 mai 2000, *D.C.J.*, 2001, p. 9 : en l'espèce, la clause d'abandon de recours signée par le copilote d'un coureur automobile pour le dommage subi au cours de l'épreuve est écartée.

CHAPITRE II. CONDITIONS D'APPLICATION: L'IMPLICATION D'UN VEHICULE AUTOMOTEUR DANS UN ACCIDENT DE LA CIRCULATION DONT EST VICTIME UN USAGER FAIBLE

Section 1. Un accident de la circulation

3. Il convient tout d'abord de déterminer le *lieu* où l'accident s'est produit.

L'article 29bis, § 1^{er}, renvoie désormais explicitement aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989. Ce dernier se réfère aux véhicules mis en circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public, ou sur des terrains non publics mais ouverts à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter. L'accident survenu dans les lieux privés (parkings privés, garages, ...) n'entre donc pas dans le champ d'application de l'article 29bis. Par un arrêt du 6 novembre 2002, la Cour d'arbitrage a estimé que cette différence de traitement selon le lieu de l'accident n'était pas contraire au principe constitutionnel d'égalité prévu par les articles 10 et 11 de la Constitution belge¹⁰.

La jurisprudence des juges du fond s'en tient à une interprétation stricte, voire restrictive de la notion de terrain privé¹¹.

Selon la Cour de cassation, lorsque des personnes peuvent fréquenter un terrain sans y être expressément autorisées, ce terrain ne constitue pas un terrain privé¹².

4. La notion d'« accident de la circulation » n'est pas définie par l'article 29bis. Il importe donc de se référer à son sens courant.

L'« accident » se présente comme un événement soudain et imprévu, générateur d'un dommage. Pour certains, cette condition ferait défaut lorsque le dommage a été causé intentionnellement par le *conducteur* (sur la faute intentionnelle de la victime, voy. *infra*). Depuis l'adoption de la loi du 19 janvier 2001, l'article 29bis, § 1^{er}, précise

¹⁰ R.G.A.R., 2003, n° 13761.

¹¹ Ainsi, procédant à une telle interprétation, le tribunal de police de Bruges a décidé qu'une allée située devant une maison qui rejoint la voie publique ou le trottoir ne peut être considérée comme un terrain privé au sens de l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 (Pol. Bruges, 5 septembre 2002, *VKJ/DCJ*, 2003, p. 49).

¹² Voy. Cass. (1^{ère} ch.), 23 septembre 2010, R.G. C.09.0496.F, *www.cass.be* : le juge du fond avait décidé que « la prairie est un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter, au motif qu'un certain nombre de personnes, telles que le vétérinaire et le marchand de bestiaux, ont le droit de s'y rendre, et peuvent être amenés à y aller souvent ». La Cour cassa la décision : « Le jugement attaqué, qui ne constate pas que la prairie est accessible aux personnes qu'il vise sans qu'elles y soient spécialement invitées ou autorisées ne justifie pas légalement sa décision ». Voy. aussi Cass. (3^{ème} ch.), 7 février 2011, R.G. C. 10.0147.N, *www.cass.be* : un accident avait été causé par un camion malaxeur à béton qui circulait en marche arrière à proximité de docks. Les juges du fond avaient décidé que nonobstant le panneau « accès interdit aux personnes non autorisées » placé à l'entrée du dock, le terrain en question n'était pas un terrain à caractère privé dès lors que le dock est accessible aux véhicules de dizaines d'entreprises et qu'il n'est pas uniquement accessible aux véhicules expressément autorisés. La Cour de cassation rejette le pourvoi, décidant que la décision est légalement motivée.

toutefois clairement que l'indemnisation reste due en cas de faute volontaire du conducteur.

5. Il faut en outre qu'il s'agisse d'un accident « de la circulation ». Cette notion doit recevoir une interprétation large.

Il faut qu'il y ait un fait de la circulation, c'est-à-dire qu'il existe un lien entre l'accident et la circulation. Dans un arrêt récent, la Cour de cassation a décidé que « la participation à la circulation s'entend de l'usage par un véhicule d'une voie de communication en vue de transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre »¹³. Seul l'examen de l'ensemble des circonstances de l'espèce permettra de déterminer si le véhicule faisait ou non partie de la circulation au moment de l'accident (critère fonctionnel)¹⁴. La circulation étant faite d'une alternance de mouvements et d'arrêts, volontaires ou non, il importe peu que le véhicule circule ou soit arrêté. La loi s'applique donc aussi aux véhicules en stationnement¹⁵.

Un cas célèbre et dramatique permet de constater à quel point la notion d'accident de la circulation peut recevoir une interprétation large. Par un arrêt du 9 janvier 2004, la Cour de cassation a décidé que constitue un accident de la circulation le sinistre par lequel une petite fille, passagère d'un véhicule circulant sur le périphérique de Bruxelles (le « ring »), a été touchée par une balle perdue provenant d'une course poursuite entre un véhicule de fuyards et celui des forces de l'ordre¹⁶. L'équité n'est probablement pas étrangère à la solution ainsi retenue. Mais que dire alors de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 janvier 2012 qui reconnaît la qualité d'usager faible victime d'un accident de circulation au passager d'un véhicule poursuivi par les forces spéciales belges, qui fonçait sur les policiers pour forcer le passage, et fut blessé par balle au bras¹⁷ ?

6. L'accident doit résulter d'un « risque de circulation », par opposition au « risque d'exploitation ». Au moment de l'accident, le véhicule doit être utilisé comme instrument de déplacement et non comme un instrument de travail.

Le problème se pose essentiellement en ce qui concerne les véhicules-outils et engins de chantier, pour lesquels il conviendra d'examiner dans quelle fonction le véhicule était utilisé au moment de l'accident et si le déplacement du véhicule était indissolublement lié à l'exécution du travail¹⁸.

¹³ Cass. (1^{ère} ch.), 6 janvier 2012, R.G. C.10.0343.F, www.cass.be.

¹⁴ A titre d'exemple, voy. Civ. Namur, 2 mars 2004, *C.R.A.*, 2004, p. 412 : lorsque la destruction d'une toiture d'un immeuble résulte d'un acte de vandalisme commis par des jeunes ayant bouté le feu à un véhicule, il ne s'agit pas d'un fait de circulation.

¹⁵ En cas de chute dans un autobus, Pol. Bruges, 4 avril 2002, *R.W.*, 2003-2004, p. 959 ; Civ. Ypres, 17 octobre 2001, *R.W.*, 2003-2004, p. 747. En cas de chute dans un train, Pol. Bruges, 25 septembre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 153.

¹⁶ Cass. (1^{ère} ch.), 9 janvier 2004, *R.G.A.R.*, 2004, n°13904.

¹⁷ Cass. (1^{ère} ch.), 6 janvier 2012, R.G. C.10.0343.F, www.cass.be.

¹⁸ Cass., 5 décembre 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 1233, dans le cas d'un ouvrier électrocuté alors qu'il avait empoigné la main courante d'un engin attaché au camion qui épandait du tarmac sur la chaussée. L'accident a été provoqué par un arc électrique dû au rapprochement de la borne et d'une ligne à haute tension. La Cour confirme

7. Une controverse a également surgi en ce qui concerne le risque de compétition, qu'il conviendrait de distinguer du risque de circulation.

Certaines juridictions de fond ont décidé que l'accident survenu lors d'un rallye ou d'une course de vitesse en circuit fermé ne peut donner lieu à l'application de l'article 29bis¹⁹. La Cour de cassation admet cependant qu'un accident qui a eu lieu au cours d'une compétition puisse constituer un accident de circulation, pour autant qu'il soit survenu sur un circuit fermé à la circulation, mais ouvert à certaines personnes ayant le droit de les fréquenter²⁰.

Section 2. Un véhicule automoteur

8. La définition du « véhicule automoteur » est empruntée à l'article 1^{er}, al. 1, de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance automobile obligatoire : on entend par « véhicules automoteurs », les « véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ». La loi précise en outre que « tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ».

Sont ainsi considérés comme des véhicules automoteurs, une automobile, un camion, un cyclomoteur, un autobus, un tracteur, ...

Il faut en effet que l'engin :

- circule *sur le sol*. Cette condition exclut donc les avions, les bateaux, les engins spatiaux...²¹ ;
- soit *actionné par une force mécanique*, c'est-à-dire par un « moteur » (à l'exclusion des vélos, brouettes, fiacres ... qui supposent uniquement l'intervention d'un homme ou d'un animal) ;
- ne soit *pas lié à une voie ferrée*.

9. Cette dernière condition a toutefois suscité interrogations et critiques. Circulant sur une voie ferrée, les trains et les tramways sont en principe exclus de la notion de « véhicule automoteur ». Si une telle exclusion semble logique dans le cadre de la loi

la décision du juge du fond qui avait considéré qu'il s'agissait d'un accident d'exploitation et non de circulation. Voy. également Pol. Charleroi, 25 mai 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n° 14059 à propos d'un accident causé par un tracteur utilisé pour le transbordement de fumier. Voy. aussi Bruxelles (4^{ème} ch.), 5 avril 2011, *R.G.* 2008/2206 & 2002/2232, *inédit* : cas d'un piéton qui heurte avec le pied le lève-palette d'un bulldozer affecté à un chantier et qui se trouvait au moment des faits stationné sur la chaussée, que la Cour d'appel de Bruxelles refuse de considérer comme un accident de la circulation.

¹⁹ Voy notamment en ce sens, Civ. Bruxelles, 9 janvier 2006, *inédit*, RG n° 2004/167/A ; *contra* Civ. Courtrai, 18 décembre 2001, *R.W.*, 2005-2006, p. 267.

²⁰ Voy. notamment Cass., 25 janvier 2008, *J.T.*, 2008, p. 231 ; Cass., 15 mai 2008, *R.G.D.C.*, 2008, p. 627, note S. PANIS.

²¹ La circulation sur le sol étant à bien des égards différente de la circulation sur l'eau, la Cour d'arbitrage n'a pas décelé une discrimination contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution dans le fait que les passagers d'un bateau, victimes d'un accident, ne peuvent pas bénéficier de l'article 29bis (CA, 31 décembre 2005, arrêt n° 193/2005).

sur l'assurance automobile, elle l'est beaucoup moins si l'on considère que l'article 29bis crée un système général d'indemnisation fondé sur le risque lié à la circulation.

Par un arrêt du 15 juillet 1998²², la Cour d'arbitrage a justement considéré que l'article 29bis était contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il excluait du régime d'indemnisation les véhicules liés à la voie ferrée.

La loi du 19 janvier 2001²³ a corrigé cette discrimination. Un nouvel alinéa inséré dans l'article 29bis, § 1^{er}, étend en effet le champ d'application du système d'indemnisation automatique aux véhicules automoteurs liés à une voie ferrée. Si un tel véhicule est impliqué dans un accident de la circulation, l'obligation d'indemnisation incombe non à l'assureur (puisque'il n'existe pas d'obligation d'assurance pour les véhicules sur rail) mais au propriétaire du véhicule.

La loi belge n'exclut pas formellement de son champ d'application les accidents survenus lorsque le train ou le tramway circulent sur des voies qui leur sont propres. La lecture des travaux préparatoires laisse entendre que cette disposition permettrait l'indemnisation des victimes d'accidents survenus en site propre, lors d'une collision entre deux trains par exemple²⁴. La jurisprudence de la Cour de cassation est fixée dans ce sens²⁵. Cette jurisprudence est cependant mise à mal par la Cour constitutionnelle qui voit dans l'application de l'article 29bis aux sites propres soustraits à la circulation une discrimination condamnable entre les propriétaires de véhicules liés à des voies ferrées et les autres débiteurs de l'indemnité : « En ce qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un train qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, §1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'article 29bis, §1^{er}, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, viole les articles 10 et 11 de la Constitution »²⁶.

Section 3. L'implication du véhicule

10. En introduisant cette notion²⁷, le législateur entendait éviter les discussions relatives à la causalité au sens juridique du terme entre le fait générateur et le dommage. Pour bien marquer cette intention, l'article 29bis, § 1^{er}, tel que modifié par la loi du 19 janvier 2001, parle désormais de dommages subis et non plus de dommages causés. Il ne s'agit donc pas d'imputer le dommage au comportement d'un

²² C.A., 15 juillet 1998, *R.D.C.*, 1998/10, p. 652 et suivantes.

²³ *Mon. b.*, 21 février 2001, p. 5102.

²⁴ En ce sens, Pol. Malines, 4 décembre 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13781.

²⁵ Cass., 11 janvier 2000, R.G. C.09.0165.F, www.cass.be : « ... le législateur a entendu viser tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée dont un usager vulnérable serait victime, quel que soit le lieu de la survenance de l'accident. Le moyen qui (...) soutient que cette disposition légale ne vise que les accidents se produisant à un endroit où le véhicule lié à une voie ferrée emprunte ou traverse la voie publique manque en droit ».

²⁶ C. Const., 8 mars 2012, *R.G.A.R.*, 2012, n°14882.

²⁷ Le concept est emprunté à la loi française *Badinter* du 5 juillet 1985.

sujet de droit. L'implication repose sur un système de rattachement non pas inexistant, mais à tout le moins plus souple. La seule preuve de l'intervention matérielle du véhicule dans l'accident ouvre à la victime un droit à indemnisation à charge de l'assureur du responsable.

La Cour de cassation s'est prononcée à plusieurs reprises sur la condition d'implication pour répéter qu'un véhicule est impliqué, au sens de l'article 29bis, lorsqu'il existe un lien quelconque entre ce véhicule et l'accident²⁸. L'implication ne suppose donc pas l'existence d'une relation causale entre le véhicule et l'accident.

Le contact direct entre le véhicule et la victime suffit à établir l'implication, quand bien même ce véhicule est en stationnement²⁹.

En l'absence de contact direct, il est nécessaire de faire la distinction entre l'implication du véhicule et la simple coïncidence de celui-ci sur les lieux de l'accident.

Dans ce cas, il nous semble que le lien quelconque existe lorsque le véhicule a joué un rôle perturbateur dans l'accident. Ainsi, par exemple, lorsqu'un accident survient parce que le conducteur a été ébloui par les phares du camion qu'il venait de croiser, on se demandera s'il y a eu une manœuvre d'évitement de la part de l'automobiliste. Si c'est le cas, le camion a probablement joué un rôle perturbateur et son implication sera établie. Il en va de même lorsqu'un usager prétend que la présence d'un autre véhicule a gêné sa visibilité³⁰.

La notion d'implication est donc interprétée de façon assez extensive.

11. Il est toutefois douteux que l'implication parvienne à évacuer complètement la notion de causalité. L'implication permet en effet d'apprécier le lien entre l'intervention du véhicule et l'accident, mais pas celui entre l'accident et le dommage. On songe notamment au suicide de la victime qui ne supporterait pas sa déchéance après l'accident. Il conviendra de se demander dans ce cas si le décès est en lien causal avec l'accident.

En outre, des difficultés particulières peuvent surgir, notamment en cas de chocs successifs. Qu'en est-il, par exemple, lorsque, suite à une collision entre deux véhicules, le passager est éjecté et heurté par un troisième véhicule ? Ce troisième véhicule est-il « impliqué » dans l'accident alors que la victime était peut-être déjà décédée au moment où elle a été heurtée ? S'il ressort des constatations de fait que la victime a été tuée dès le contact avec le premier véhicule, avant l'intervention du second, ce dernier ne peut être considéré comme impliqué³¹.

²⁸ Cass., 9 janvier 2006, *C.R.A.*, 2006, p. 626, note E. BREWAEYS, *Pas.*, 2006, p. 87, *R.A.B.G.*, 2006, p. 1417, note K. DEVOLDER ; Cass., 3 octobre 2008, R.G. C.07.0130.N, www.cass.be; Cass., 22 octobre 2009, www.cass.be; Cass. (1^{ère} ch.), 28 avril 2011, R.G., C.10.0492.F, www.cass.be.

²⁹ Voy. récemment : Cass. (1^{ère} ch.), 28 avril 2011, R.G., C.10.0492.F, www.cass.be. En ce sens, en cas de chute d'un passager qui entrait dans un train à l'arrêt, Pol. Bruges, 25 novembre 2004, *C.R.A.*, 2005, p. 153.

³⁰ Pol. Bruxelles, 26 avril 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n° 14051.

³¹ Cass., 2 septembre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 523.

Section 4. Les bénéficiaires de l'indemnisation

12. Dans sa version initiale, la loi du 30 mars 1994 excluait le conducteur du véhicule automoteur, les passagers et à leurs ayants droit du droit à l'indemnisation.

De nombreuses objections furent soulevées quant à l'exclusion des passagers, dans la mesure où ceux-ci ne créent pas le risque et n'y participent d'aucune façon. L'argument selon lequel les passagers seraient protégés par l'armature métallique du véhicule n'est pas davantage convaincant.

La loi du 13 avril 1995 a mis fin à cette discrimination qui avait entre-temps été condamnée par la Cour d'arbitrage³². Désormais, seuls le conducteur du véhicule automoteur et ses ayants droit sont exclus du droit à indemnisation³³ ; tous les autres peuvent bénéficier du système et sont donc réputés « usagers faibles »³⁴.

13. L'exclusion du conducteur se justifie essentiellement par le fait que « la loi est destinée à améliorer le sort des victimes, non celui des personnes que l'on peut considérer comme créant le risque »³⁵. Si l'article 29bis est bien un système de responsabilité objective, il serait illogique de permettre à celui qui crée le risque d'obtenir une indemnisation. Tout système de responsabilité suppose une altérité. Il n'y a pas de responsabilité à l'égard de soi-même³⁶. La Cour d'arbitrage n'y a vu aucune discrimination contraire à la Constitution³⁷.

L'exclusion des ayants droit du conducteur est plus discutable, puisque ceux-ci peuvent se prévaloir d'un préjudice propre subi par ricochet (perte d'un être cher, perte de la part des revenus dont ils tiraient profit du vivant de la victime...). La jurisprudence ne reconnaît cependant pas une autonomie complète à ce dommage par

³² C.A., 18 septembre 2002, n° 130/2002.

³³ Ceci vise aussi bien le conducteur d'une automobile que d'un cyclomoteur de classe A qui est un véhicule automoteur au sens de la loi (Cass., 10 avril 2003, *DCJ/VKJ*, 2003, p. 280).

³⁴ Jugé qu'un fœtus de 14 semaines ne peut être considéré comme un usager faible, s'il n'est pas né vivant et viable (Pol. Turnhout, 30 septembre 2003, *Bull. Ass.*, 2004, p. 326).

³⁵ Exposé des motifs, *Doc.Parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/1, pp. 33 et 34.

³⁶ La question de savoir si le conducteur, auteur et victime d'un accident de la circulation dans lequel seul son véhicule est impliqué (défaut de serrage du frein à main par exemple), peut obtenir réparation à charge de son propre assureur de responsabilité est restée longtemps controversée en jurisprudence. Voy. pour l'affirmative, Pol. Charleroi, 19 février 2004, *R.G.A.R.*, 2005, n° 14050, dans le sens de la négative, Corr. Verviers, 2 juin 2004, *J.L.M.B.*, 2005, p. 73 ; Pol. Verviers, 6 octobre 2003, *J.L.M.B.*, 2004, p. 133. Dans un arrêt du 28 avril 2006, la Cour de cassation a cependant estimé qu'une condition d'altérité entre l'auteur responsable et la victime reviendrait à ajouter une condition d'application non prévue par le texte de l'article 29bis : « Cet article n'exclut pas de l'indemnisation qu'il organise la victime qui, sans avoir voulu l'accident et ses conséquences, est responsable du dommage qu'elle subit ».

³⁷ La Cour d'arbitrage considère que l'exclusion du conducteur du bénéfice de l'indemnisation n'est pas contraire au principe constitutionnel d'égalité au motif que « les critères retenus pour caractériser cette faiblesse [des usagers], celui, d'une part, de n'être pas conducteur d'un véhicule automoteur et celui, d'autre part, du danger que constitue en soi la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique, sont des critères objectifs pour fonder le droit à indemnisation automatique des préjudices corporels subis par les victimes réputées faibles. L'exclusion ... des conducteurs est la conséquence logique des critères retenus pour déterminer la catégorie des bénéficiaires de la mesure voulue par le législateur » (C.A., arrêt n° 23/2002 du 23 janvier 2002).

rapport à celui subi directement par leur auteur (principe de la solidarité familiale). Ils sont donc exclus par « contagion ».

14. Le conducteur n'est cependant pas toujours exclu du bénéfice de l'indemnisation. Ainsi, l'article 29bis, § 2, a été complété par la loi du 19 janvier 2001 en vue de lui permettre d'obtenir réparation du préjudice par répercussion qu'il subit à la suite des dommages subis par une personne protégée.

Le conducteur n'est donc pas exclu lorsqu'il agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'est pas conducteur, pour autant qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages³⁸.

15. La loi ne définit pas qui est « conducteur ». La notion doit sans doute faire l'objet d'une interprétation restrictive puisqu'elle commande l'exclusion du bénéfice de l'indemnisation.

D'une manière générale, les juges semblent exiger que, pour être conducteur, il faut être assis au volant *et* avoir l'intention de mettre le véhicule en mouvement³⁹.

Pour la Cour de cassation, le conducteur 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 »⁴⁰. Dans l'affaire en cause, il s'agissait d'un conducteur éjecté du véhicule au cours de l'accident. La Cour décide que « la seule circonstance d'un conducteur est éjecté de son véhicule et heurte le sol, un obstacle ou un autre véhicule dans le processus même de l'accident, ne lui fait pas perdre la qualité de conducteur. Il ne perd cette qualité que si, après avoir été éjecté, il est victime d'un accident de la circulation distinct du premier ». Le juge du fond est donc tenu de rechercher s'il y a eu un seul ou deux accidents distincts.

16. Pour le surplus, toutes les personnes « non-conducteurs », victimes directes ou indirectes d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule automoteur est impliqué, peuvent donc bénéficier du système d'indemnisation fondé sur l'article 29bis.

³⁸ Avant la modification de la loi, cette question avait fait l'objet de plusieurs arrêts rendus par la Cour de cassation en sens divers. La controverse semblait toutefois avoir été tranchée par l'arrêt de la Cour du 23 octobre 2009, prononcé en chambre plénière, qui avait décidé que le conducteur peut réclamer la réparation de son dommage en sa qualité d'ayant droit d'un victime protégée (Cass., 23 octobre 2009, *J.T.*, 2010, p. 95).

³⁹ Jugé que :

- peut être considéré comme conducteur, le passager qui s'empare temporairement du volant pour lui imprimer une direction (Civ. Courtrai, 2 septembre 2003, *R.W.*, 2005-2006, p. 675) ;
- la conductrice qui sort de son véhicule pour porter secours à un autre automobiliste et qui, à ce moment est heurtée par un autre véhicule, perd la qualité de conducteur (Pol. Malines, 20 octobre 2004, *Circ. Resp. Ass.*, 2005, p. 151).

⁴⁰ Cass. (1^{ère} ch.), 18 mai 2012, R.G. C.11.0628.F & C.11.0791.F, *www.cass.be*.

17. Les ayants droit de l'usager faible sont également couverts par l'article 29bis.

La question de l'ayant droit personne morale, dont, par exemple, l'employeur qui a dû continuer à verser un salaire et payer des cotisations sociales à un salarié indisponible suite à l'accident, a suscité des difficultés.

Par un arrêt du 28 octobre 2010, le Cour constitutionnelle a décidé que l'article 29bis ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution interprété de telle manière que la notion d'ayant droit ne vise pas les personnes morales⁴¹.

La Cour de cassation considère quant à elle qu'une personne morale, tel l'employeur, a la qualité d'ayant droit pour l'application de l'article 29bis⁴².

18. S'il est impossible de déterminer qui était conducteur ou passager, les occupants du véhicule ayant été éjectés, la question de la charge de la preuve est fondamentale pour l'issue du litige. Il appartient à la victime de prouver qui était conducteur, et si elle n'y parvient pas, elle ne peut obtenir la réparation de son dommage sur la base de l'article 29bis⁴³.

Section 5. Les débiteurs de l'indemnisation

19. L'action ouverte par l'article 29bis ne peut être dirigée que contre l'assureur, le Fonds commun de garantie automobile⁴⁴, les organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption⁴⁵, et le propriétaire du véhicule lié à une voie ferrée⁴⁶.

Le texte ne permet pas à la victime d'assigner le conducteur, le propriétaire (sauf véhicule lié à une voie ferrée) ou le détenteur du véhicule. La loi ne se préoccupe pas de savoir s'ils sont fautifs. En réalité, ceux-ci ne sont désignés par la loi que parce qu'ils sont couverts par l'assurance obligatoire.

Le Fonds de garantie n'est tenu d'intervenir sur la base de l'article 29bis que dans les cas visés à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 (absence d'assurance, véhicule non identifié ou volé, faillite de l'assureur, ...)⁴⁷, à l'exclusion du cas fortuit. Comme cette

⁴¹ C. const., 28 octobre 2010, n°121/2010, www.const-cour.be.

⁴² Cass. (3^{ème} ch.), 7 février 2011, *R.G.A.R.*, 2011, n°14773 ; Cass. (1^{ère} ch.), 20 janvier 2012, C.09.0353.F, www.cass.be (« Le jugement attaqué, qui considère que seuls les proches de la victime sont les ayants droit visés par cette disposition légale, viole celle-ci ». En l'espèce, l'ayant droit en cause était la SNCB Holding). Dans le même sens : Pol. Malines, 12 février 2003, *R.W.*, 2005-2006, p. 596.

⁴³ Cass., 26 octobre 2007, *J.L.M.B.*, 2008, p. 960, note J. TINANT ; Cass., 20 décembre 2007, *J.J.Pol.*, 2008, p. 179, note G. JOCQUE ; Cass., 24 avril 2009, R.G. C.07.0120.N, www.cass.be.

⁴⁴ Art. 29bis, §1^{er}, alinéa 5.

⁴⁵ Art. 29bis, §1^{er}, alinéa 6.

⁴⁶ Art. 29bis, §1^{er}, alinéa 2.

⁴⁷ Suite à la loi du 22 août 2002, entrée en vigueur le 19 janvier 2003, il faut en réalité se reporter à l'article 19bis-11 de la loi du 21 novembre 1989 et non plus à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975, abrogé. L'article

cause étrangère n'exclut pas l'implication du véhicule dans l'accident, l'assureur reste logiquement tenu d'intervenir dans cette dernière hypothèse⁴⁸. Si les dommages ne peuvent être réparés sur la base de l'article 29bis (dommages subis par un conducteur), le cas fortuit est, comme auparavant, pris en charge par le fonds commun de garantie.

Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, les assureurs qui couvrent ces véhicules sont tenus solidairement (art. 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er})⁴⁹.

CHAPITRE III. LES LIMITES DU DROIT A L'INDEMNISATION

Section 1. Les fautes opposables à l'usager faible et à ses ayants droit

20. S'agissant d'un régime d'indemnisation automatique, les seules causes d'exonération autorisées sont celles prévues par la loi. Celle-ci n'en prévoit plus qu'une seule, la faute intentionnelle, c'est-à-dire celle commise par la victime de plus de 14 ans qui a voulu l'accident et ses conséquences (art. 29bis, § 1^{er}, al. 5).

21. Dans la version antérieure de l'article 29bis, seule la faute inexcusable commise par la victime pouvait entraîner la perte du droit à indemnisation, à condition toutefois que cette victime ait plus de 14 ans accomplis au moment du fait dommageable et que cette faute soit la cause exclusive de l'accident (depuis la loi du 13 avril 1995)⁵⁰.

S'appuyant sur la définition proposée par la Cour de cassation française, l'article 29bis, § 1^{er}, ancienne version, définissait la faute inexcusable comme « la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ».

L'appréciation du caractère volontaire de la faute et de la conscience du danger que la victime devait en avoir, relève de l'appréciation souveraine du juge du fond⁵¹.

La jurisprudence s'est montrée assez restrictive, s'agissant d'aggraver la situation de la victime.

La Cour de cassation s'est prononcée sur la faute inexcusable à plusieurs reprises. Notamment, elle a décidé que, de la circonstance qu'une personne est en état d'ivresse, c'est-à-dire qu'elle n'a plus le contrôle permanent de ses actes et qu'elle a une

29bis n'a cependant jamais été « toiletté » en ce sens.

⁴⁸ Et il ne dispose pas, bien entendu, d'action contributoire contre le Fonds commun de garantie automobile (Cass., 2 avril 2007, *Pas.*, 2007, p. 632).

⁴⁹ Auparavant, on admettait qu'ils étaient tenus *in solidum*.

⁵⁰ Cette dernière condition suffisait à exclure, comme privant l'usager faible du droit à l'indemnisation, la faute ayant consisté à ne pas mettre sa ceinture de sécurité, à prendre place dans un véhicule conduit par un conducteur ivre ou qui ne sait pas conduire.

⁵¹ Cass., 10 mars 2006, *J.T.*, 2006, p. 625.

propension à l'alcoolisme telle qu'elle ne peut s'empêcher de boire, il ne se déduit pas qu'elle a perdu la conscience de ses actes et que la faute commise serait ainsi dépourvue de tout caractère volontaire⁵². Ou encore que commet une faute inexcusable le piéton qui traverse devant un véhicule lancé à 60 km/h, alors qu'il n'est qu'à 8 mètres d'un passage pour piétons, que les feux sont rouges pour les piétons depuis un certain temps, que la visibilité est excellente et que son attention avait été attirée par un coup de klaxon⁵³.

22. Depuis la loi du 19 juillet 2001, la victime ne peut plus se voir opposer que sa faute intentionnelle. L'exposé des motifs justifie la solution nouvelle en affirmant que « certains juges de police vident la loi de sa substance en donnant une interprétation très extensive de la notion de « faute inexcusable », ce qui n'était certainement pas l'intention du législateur »⁵⁴.

Cette critique n'est pas fondée. Un examen de la jurisprudence publiée et inédite démontre au contraire que la plupart des juges du fond ont fait un usage très modéré de cette sanction⁵⁵. Sous réserve de l'une ou l'autre exception très marginale⁵⁶, ils ne l'ont prononcée que lorsque l'attitude de la victime s'analysait en une accumulation de fautes très graves et impardonnables exposant l'usager à un danger dont il devait avoir conscience.

Quoi qu'il en soit, les termes du nouvel article 29bis, § 1^{er}, conduisent à limiter désormais l'hypothèse d'un refus d'indemnisation à la faute intentionnelle. Encore faut-il souligner que celle-ci est elle-même définie très restrictivement, puisque la victime doit avoir plus de 14 ans au moment du fait dommageable et avoir voulu non seulement l'accident, mais aussi toutes ses conséquences.

23. Il faut bien entendu s'interroger sur la portée de ce concept et sur la manière dont il s'intègre dans le droit de la responsabilité et des assurances. L'initiateur de la réforme, M. Ansoms, indique à plusieurs reprises qu'elle évoque le suicide de la victime ou l'automutilation⁵⁷.

Plusieurs observations s'imposent à cet égard.

Tout d'abord, puisque la volonté de la victime doit être rapportée à l'accident et à ses conséquences, il faut s'attendre à de longues discussions sur le caractère volontaire ou involontaire du suicide. La perte du droit à indemnisation ne se conçoit en effet que si

⁵² Cass., 2 septembre 2005, *C.R.A.*, 2006, p. 523.

⁵³ Cass., 10 mars 2006, *J.T.*, 2006, p. 625.

⁵⁴ *Doc. parl.*, Ch., 1999-2000, n° 0210/001. Le gouvernement n'était pas favorable à cette nouvelle extension du droit à indemnisation estimant que l'article 29bis, ancienne version, permettait déjà une indemnisation quasi-automatique dans bon nombre de cas. *Doc. parl.*, Ch., 1999-2000, n° 0210/004.

⁵⁵ Voy. D. de CALLATAÏ et N. ESTIENNE, « De la faute inexcusable à la faute intentionnelle », dans *Cinq années d'application de la loi sur l'indemnisation des usagers faibles de la route. Analyse de jurisprudence inédite*, Actes du colloque UCL-FUSL du 1^{er} février 2001.

⁵⁶ Les travaux préparatoires citent une décision d'un tribunal de police qui aurait considéré comme inexcusable la faute du cycliste qui n'emprunte pas la piste cyclable jouxtant une route réservée aux véhicules automoteurs.

⁵⁷ *Doc. parl.*, Ch., 1999-2000, n° 0210/001 et 0210/002.

la victime avait la pleine maîtrise de ses actes au moment du fait dommageable⁵⁸. La preuve de l'intention suicidaire incombe au débiteur de l'indemnisation⁵⁹.

Ensuite, la référence aux conséquences de l'accident n'est pas moins ambiguë. Que se passera-t-il si le candidat au suicide manque son but et se retrouve gravement handicapé ? Comme il n'a ni voulu ni recherché cette conséquence, pourrait-il prétendre à l'indemnisation sur le fondement de l'article 29bis⁶⁰ ? Sous cet angle, la définition légale paraît trop restrictive. La faute intentionnelle de la victime suppose une volonté délibérée de provoquer l'accident et d'en accepter toutes les conséquences prévisibles, sans qu'il faille nécessairement rapporter cette intention à chacun des préjudices tels qu'ils sont survenus *in concreto*⁶¹.

24. Hormis la faute intentionnelle, les victimes bénéficiaires échappent donc aux conséquences de leur propre faute lorsque celle-ci a contribué au dommage qu'elles ont subi.

Par application du droit commun de la charge de la preuve, il appartient au débiteur de l'indemnité de prouver la cause d'exonération, soit la faute intentionnelle de la victime.

Section 2. Les dommages couverts

25. La loi permet la réparation intégrale de tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès (frais médicaux et d'hospitalisation, dommage économique et moral consécutif à l'incapacité et au décès).

L'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 2, assimile à des lésions corporelles les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles. Celles-ci sont définies comme « les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles ».

Elle écarte toutefois de la réparation tous les dégâts matériels au sens large, c'est-à-dire les dégâts causés au véhicule, aux biens transportés ou encore, aux immeubles. Une curieuse exception a cependant été introduite par la loi du 19 janvier 2001 en ce qui concerne les dégâts aux vêtements.

⁵⁸ En ce sens, N. ESTIENNE, *op. cit.*, *R.G.A.R.*, 2001, n° 13392, p. 4 ; D. SIMOENS, *op. cit.*, *R.W.*, 2000-2001, p. 1583, n° 24.

⁵⁹ Voy. en ce sens : Civ. Bruxelles, 1^{er} mars 2002, *R.G.A.R.*, 2002, n°13620.

⁶⁰ En ce sens, D. SIMOENS, *op. cit.*, *R.W.*, 2000-2001, p. 1583, n° 24.

⁶¹ En ce sens : Civ. Bruxelles (11^{ème} ch.), 7 décembre 2010, *R.G.A.R.*, 2011, n°14799 : la notion de faute intentionnelle doit être interprétée de la même façon que la notion de sinistre intentionnel visée par l'article 8 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre. Voy. sur ce point Cass., 5 décembre 2000, *Dr. circ.*, 2001/63, p. 176, d'où il ressort qu'un sinistre est provoqué intentionnellement au sens de l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, lorsque l'assuré pose un acte ou s'en abstient en toute connaissance de cause et que son comportement générateur de risque occasionne à un tiers un préjudice raisonnablement prévisible. La circonstance que l'auteur du dommage n'en a voulu ni la nature ni l'ampleur est irrelevante.

L'exclusion des dégâts aux biens se justifie par le fait que ces dommages sont plus sujets aux risques de fraude que les autres et que leur prise en charge augmenterait sensiblement le coût de l'assurance. Pour la réparation des dommages exclus du champ d'application de l'article 29bis, le droit commun de la responsabilité civile reste donc applicable (art. 1382 et s.).

Section 3. Prescription

26. L'article 34, §2 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre – qui prévoit le délai de prescription de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur de la responsabilité civile - est applicable à l'action fondée sur l'article 29bis.

L'action est donc prescrite par un délai de cinq ans à partir du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, à compter du jour où celle-ci a été commise. Toutefois, lorsque la personne lésée prouve qu'elle n'a eu connaissance de son droit envers l'assureur qu'à une date ultérieure, le délai ne commence à courir qu'à cette date, sans pouvoir excéder dix ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction pénale, du jour où celle-ci a été commise⁶².

CHAPITRE IV. L'AUTONOMIE DU DROIT A L'INDEMNISATION ET LES RAPPORTS AVEC LE DROIT COMMUN

27. En vertu de l'article 29bis, §5, « les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article ».

Section 1. L'obligation à la dette

28. Dans les rapports entre l'usager faible et ses ayants droit d'une part, et le débiteur de l'indemnisation d'autre part, l'article 29bis instaure un système autonome, qui s'applique sans interférence avec le droit commun, dans les limites de ses conditions d'application et à concurrence des dommages couverts.

Pour le surplus, le droit commun reste applicable.

⁶² Cass., 21 mai 2010, R.G. C.09.0295.F, www.cass.be. Après avoir rappelé ce principe, la Cour de cassation a précisé qu'en vertu de l'article 1251,3°, précité, l'assureur subrogé dans les droits de la victime recueille l'action que celle-ci pouvait exercer contre les autres assureurs de véhicules impliqués sur la base de l'article 29bis, §1^{er}, avec toutes les caractéristiques qu'avait cette action au moment où, par le fait de l'indemnisation, la subrogation s'est produite. Il en résulte que cette action est transférée à l'assureur avec le délai de prescription déjà acquis dans le chef de la victime au moment où s'opère la subrogation » (Cass. (3^{ème} ch.), 20 février 2010, R.G. C.10.0687.F, www.cass.be).

Aussi, l'article 29bis n'a pas pour effet de décharger les responsables éventuels de l'accident de leurs responsabilités, ni même l'utilisateur faible de sa propre responsabilité. A cet égard, l'article 29bis ne concerne donc que les dommages subis et non pas les dommages causés par l'utilisateur faible.

Par ailleurs, comme déjà précisé, si l'article 29bis n'offre pas une réparation intégrale des dommages subis, l'utilisateur faible peut se fonder sur le droit commun pour le solde⁶³.

Enfin, l'utilisateur faible n'est pas obligé de se baser sur l'article 29bis pour réclamer la réparation de son dommage. Il peut, le cas échéant, choisir de se fonder sur le droit commun⁶⁴.

Section 2. La contribution à la dette

29. L'article 29bis, §4, prévoit que : « L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun. ».

Différentes hypothèses doivent être distinguées.

§1. Les actions contributives entre plusieurs débiteurs de l'indemnisation automatique lorsqu'aucune responsabilité n'est établie en droit commun

30. Dans ce cas, les divers débiteurs étant tenus solidairement, le *solvens* est en droit de récupérer, à charge de chacun des autres débiteurs tenus légalement, sa part dans l'indemnisation. La répartition se fait par parts viriles.

Une même règle s'appliquait lorsque les débiteurs étaient tenus *in solidum*, avant la loi du 19 juillet 2001.

L'action contributive est donc ici liée à la multiplicité éventuelle de débiteurs, compte tenu de la multiplicité de véhicules impliqués.

§2. Le recours du *solvens* lorsque les responsabilités sont établies en droit commun

1. L'accident met uniquement en présence des conducteurs de véhicules impliqués et une victime protégée

31. Dans ce cas, le *solvens* peut se retourner contre les autres débiteurs de l'indemnisation sur la base du droit commun, à concurrence des responsabilités de chacun d'eux dans l'accident.

⁶³ Cass., 8 octobre 2002, *D.C.J.*, 2003, p. 20.

⁶⁴ Tel est nécessairement le cas devant les juridictions pénales, incompétentes pour appliquer l'article 29bis.

Ainsi, si, par exemple, deux conducteurs sont fautifs, le poids de l'indemnisation sera partagé entre leurs assureurs en proportion de la responsabilité de leurs assurés. Si le premier est reconnu responsable à concurrence d'un tiers du dommage et le deuxième à concurrence de deux tiers, l'assureur de celui-là pourra récupérer les deux tiers de l'indemnisation qu'il a payée à charge de l'assureur de celui-ci.

Si seul un des conducteurs est fautif, son assureur devra supporter l'intégralité de la charge financière de l'indemnisation de l'usager faible.

Il se peut, par ailleurs, qu'outre les responsabilités des conducteurs, l'usager faible ait lui-même commis une faute en droit commun⁶⁵. Dans ce cas, la part de l'indemnisation correspondant à cette faute est répartie par parts égales entre les différents assureurs⁶⁶.

2. L'accident met en cause des conducteurs de véhicules impliqués, une victime, mais aussi un ou des tiers responsables en droit commun

32. Ici encore, le droit commun reprend son emprise.

Le tiers n'est pas débiteur sur la base de l'article 29bis. Il ne sera tenu, sur le plan de la contribution à la dette, qu'à concurrence de sa responsabilité en droit commun, soit de la fraction de l'indemnisation qui n'est pas imputable à la faute de la victime.

Autrement dit, on ne peut mettre à sa charge le poids de la faute de la victime dans l'indemnisation. Le débiteur de l'indemnisation étant subrogé dans les droits de l'usager faible, il ne peut en effet réclamer à charge du tiers plus que ce que cet usager faible aurait lui-même pu obtenir⁶⁷⁶⁸.

§3. L'interdiction de saisie ou de compensation

33. En vertu de l'article 29bis, §4, alinéa 2, « les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation ».

⁶⁵ Dont il faut rappeler qu'elle ne peut lui être opposée sur le plan de l'obligation à la dette, sauf s'il s'agit d'une faute intentionnelle. Mais alors aucun assureur n'est tenu sur la base de l'article 29bis, inapplicable dans ce cas.

⁶⁶ Cass. (1^{ère} ch.), 26 janvier 2012, R.G. C.11.0318.N, www.cass.be.

⁶⁷ Cass., 6 octobre 2005, *Pas.*, 2005, p. 1852, *R.D.C.*, 2006, p. 249.

⁶⁸ On notera aussi l'hypothèse, très particulière des ayants droit de l'usager faible, indemnisés par l'assureur d'un véhicule impliqué sur la base de l'article 29bis, alors que cet usager faible était responsable à 100% de l'accident, sans avoir toutefois commis de faute intentionnelle. La Cour de cassation a rappelé dans ce cas que, pour que le recours subrogatoire aboutisse, il faut que les ayants droit aient eux-mêmes disposé d'un recours en droit commun. Or, lorsque la victime est seule responsable de l'accident, ses ayants droit ne peuvent obtenir en droit commun l'indemnisation des dommages qu'ils ont subis par répercussion, consécutivement aux lésions encourues par la victime ou au décès de celle-ci. Le juge du fond ne peut donc condamner l'assureur du responsable – également victime directe – à rembourser les sommes payées aux ayants droit de ce dernier, sans violer les articles 1382 et 1383 du Code civil et 29bis, §4 (Cass. (3^{ème} ch.), 23 janvier 2012, C.09.0228.F, www.cass.be).

L'hypothèse visée est celle où l'usager faible a subi un dommage, mais a également, par sa faute, causé un dommage que le débiteur de son indemnisation doit prendre en charge. Par exemple, un même assureur doit indemniser deux usagers faibles dont l'un ou les deux ont une responsabilité en droit commun dans l'accident. Le débiteur de l'indemnisation ne peut réduire, par voie de compensation, le montant de l'indemnité pour le préjudice subi par l'usager faible fautif, à concurrence de la somme qu'il doit payer à un tiers suite à cette faute.

De même, l'indemnité due en vertu de l'article 29*bis* ne peut être saisie en vue de payer d'autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

34. L'interdiction légale est toutefois limitée.

Elle ne s'applique pas aux tiers créanciers, c'est-à-dire qui poursuivent la récupération d'une créance étrangère à l'accident. Tel est, par exemple, le cas des créanciers alimentaires, hypothécaires, etc....

En outre, l'interdiction ne vise que les « autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation », de sorte que l'assureur pourrait, par exemple, compenser la somme due avec le montant de primes impayées par l'usager faible.

35. L'application de l'article 29*bis*, §4, al. 2, a donné lieu à deux décisions intéressantes de la Cour de cassation dans le cas de l'action récursoire, qu'il serait trop long de développer ici⁶⁹.

⁶⁹ La première décision, du 2 octobre 2009, reconnaît que « la créance que détient l'assureur sur l'usager faible en vertu du droit de recours que lui ouvre l'article 25, 3°, b), du contrat-type d'assurance « R.C. Auto », lorsque cet usager a, en tant qu'assuré, laissé le volant à une personne qui, au moment du sinistre, ne satisfaisait pas aux conditions légales et réglementaires pur pouvoir conduite, doit être considérée comme une créance d'indemnité due à raison de l'accident de la circulation (Cass., 2 octobre 2009, *R.G.A.R.*, 2010, n°14627). Par la deuxième décision, du 7 juin 2010, la Cour rappelle que la compagnie d'assurances qui a indemnisé les victimes d'un accident de la circulation en application de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 peut exercer son action récursoire à l'égard de l'assuré ou du preneur d'assurance, fût-ce dans les limites de l'intervention à laquelle elle était tenue en tant qu'assureur de la responsabilité de l'assuré. Elle précise que cette règle est également applicable lorsque la compagnie d'assurances exerce ce recours à l'égard du preneur d'assurance relativement à l'indemnité qu'en application de l'article 29*bis* précité, elle a payée en sa qualité d'assureur de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs à ce preneur d'assurance, en sa qualité de passager et de victime. Sur ces deux décisions, voy. B. DE CONINCK, « À propos de l'article 29*bis* : l'action récursoire de l'assureur contre l'usager faible portant sur l'indemnité qu'il lui a payée en cette qualité », *R.G.A.R.*, 2011, n°14810.