



"A la recherche d'un système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière adapté au contexte socio-économique africain"

Nzosaba, Laurent

Abstract

En Afrique, le parc automobile s'accroît de plus en plus et cet accroissement s'accompagne d'une augmentation du nombre d'accidents. L'indemnisation des victimes de ces sinistres pose d'énormes difficultés. D'un côté, les victimes réclament une indemnisation rapide et suffisante. De l'autre, les assureurs RC Auto qui prennent en charge les sinistres veulent un système d'indemnisation financièrement supportable. Le système existant est jugé inefficace aussi bien par les victimes que par les assureurs. Les victimes se plaignent de ne pas être indemnisées ou d'attendre trop longtemps l'indemnisation. Les assureurs quant à eux avancent que le système d'indemnisation en vigueur est ruinant. Ainsi, depuis quelques décennies, les pays africains sont à la recherche d'un système d'indemnisation adapté à leur contexte socio-économique et susceptible de concilier les intérêts en présence. La thèse a pour ambition d'apporter une contribution à cette recherche. Une ...

Document type : *Thèse (Dissertation)*

Référence bibliographique

Nzosaba, Laurent. *A la recherche d'un système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière adapté au contexte socio-économique africain*. Prom. : Fontaine, Marcel

**UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN
FACULTE DE DROIT**



**A LA RECHERCHE D'UN SYSTEME D'INDEMNISATION
DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION
ROUTIERE ADAPTE AU CONTEXTE
SOCIO-ECONOMIQUE AFRICAIN**

Volume I

Thèse présentée
en vue de l'obtention du grade
de docteur en droit
par Laurent NZOSABA

Juillet 2005

COMPOSITION DU JURY

- Monsieur Henri SIMONART , Professeur ordinaire à l'Université Catholique de Louvain , Président ;
-
- Monsieur Marcel FONTAINE , Professeur émérite à l'Université Catholique de Louvain, Promoteur ;
-
- Monsieur Guy LEVIE, Professeur émérite à l'Université Catholique de Louvain ;
-
- Monsieur Bernard DUBUISSON, Professeur à l'Université Catholique de Louvain ;
-
- Monsieur Roger Olivier DALCQ, Professeur émérite à l'Université Catholique de Louvain ;
-
- Monsieur Hubert GROUTEL, Professeur ~~émérite~~ à l'Université Montesquieu, Bordeaux IV.

Remerciements

La bonne fin d'une thèse de doctorat n'est jamais le résultat des seuls efforts du récipiendaire. Elle résulte d'un concours d'une multitude de personnes. Pour mon cas, ces dernières sont tellement nombreuses que je ne tenterais pas de les énumérer de manière exhaustive, sans risque de passer sous silence certaines d'entre elles.

Toutefois, il serait trop ingrat de ma part de ne pas exprimer un mot de remerciements au moins à quelques personnes sans le concours desquelles l'aboutissement de cette thèse aurait été absolument impossible.

Je pense au comité d'encadrement, composé de Messieurs les professeurs Marcel FONTAINE (promoteur), Bernard DUBUISSON et Guy LEVIE. Leurs suggestions, leurs conseils, leur soutien, surtout leur patience et leur compréhension, m'ont permis de poursuivre mes recherches et d'améliorer ma dissertation. Je leur exprime mes sentiments de profonde gratitude.

Mes remerciements sont également adressés à Messieurs les professeurs Henri SIMONART, Hubert GROUTEL et Roger Olivier DALCQ pour avoir accepté de participer au Jury de cette thèse.

Qu'il me soit aussi permis d'exprimer de sincères remerciements à l'Université catholique de Louvain pour avoir rendu mon séjour agréable durant mes études en Belgique, aux professeurs de la Faculté de Droit et, en particulier, à ceux du Diplôme d'Etudes Spécialisées en droit et économie des assurances qui ont nourri mon intérêt pour le droit des assurances.

Je remercie le Doyen de la faculté de droit de l'Université de Makerere et le Professeur Josaphat KANYWANYI de la faculté de droit de l'Université de Dar-es-salaam, des multiples services qu'ils m'ont rendus, au cours de mon séjour à ces Universités, pendant mes recherches en Ouganda et en Tanzanie.

J'exprime ma reconnaissance au personnel de la fédération française des assurances et, en particulier, à Monsieur BERTHOLI et à Madame ZHAO ZYANG pour leur accueil et les informations qu'ils m'ont fournies.

J'adresse de sincères remerciements à Messieurs Hamid BESRI et Bendif ALLAH HAMID pour avoir facilité mes recherches sur les droits marocain et algérien.

Je remercie mon épouse, mes enfants, mon frère et mes sœurs d'avoir attendu patiemment ce travail.

A tous ceux qui ont contribué, de près ou de loin, à l'élaboration de cette thèse, je dis, du fond du cœur, un grand merci.

**A LA RECHERCHE D'UN SYSTEME
D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE
LA CIRCULATION ROUTIERE ADAPTE AU CONTEXTE
SOCIO-ECONOMIQUE AFRICAIN**

INTRODUCTION GÉNÉRALE

A. POSITION DU PROBLÈME

L'automobile a été introduite en Afrique grâce aux contacts avec l'Europe, particulièrement pendant la période coloniale. Au début, c'était un moyen de transport aux mains des seuls européens mais les Africains finirent par s'en procurer surtout après la période des indépendances. Actuellement, un grand nombre de voitures circulent sur les routes africaines. En revanche, les pays africains sont de plus en plus confrontés aux problèmes de sécurité routière. A travers tout le continent, le parc automobile s'accroît d'année en année et cet accroissement s'accompagne d'une augmentation du nombre d'accidents avec leur cortège de souffrances physiques et morales ainsi que de pertes de ressources humaines et matérielles.

La réparation des dommages entraînés par ces accidents n'est pas réalisée de façon satisfaisante. D'un côté, les victimes demandent une indemnisation rapide et suffisante pour soulager leur infortune mais leur demande n'est pas souvent satisfaite. Beaucoup d'entre elles se plaignent de ne pas être indemnisées, de ne l'être que partiellement ou après plusieurs années.

De l'autre, les assureurs, soucieux de la rentabilité de leurs entreprises, souhaiteraient que l'indemnisation ne soit pas trop onéreuse. Or, les compagnies d'assurances qui se sont engagées à réparer les préjudices causés aux tiers par la circulation automobile se lamentent sans cesse, à cause des déficits chroniques enregistrés dans la branche. Elles sont parfois dans l'impossibilité d'exécuter leurs obligations suite aux difficultés financières.

Il importe d'identifier les causes de ce problème pour pouvoir proposer des solutions adéquates. Pour ce faire, il nous faudra remonter aux origines des droits africains actuels en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière.

Dans la plupart de domaines, les systèmes juridiques africains se caractérisent par la dualité droit traditionnel-droit moderne. Mais l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est réalisée essentiellement grâce à des techniques modernes: la responsabilité civile, l'assurance et la sécurité sociale.

Par ailleurs, les systèmes d'indemnisation des pays africains présentent les caractéristiques des systèmes juridiques européens dont ils ont subi l'influence durant la période coloniale. Ainsi, il leur est souvent reproché d'avoir été calqués sur les systèmes européens et d'être, par conséquent, inadaptés aux réalités socio-économiques africaines. Depuis plusieurs décennies, certains pays africains sont à la recherche des systèmes mieux adaptés à leur contexte socio-économique et susceptible de concilier à la fois les intérêts des victimes, des assureurs et de toute la collectivité en général. Notre thèse s'inscrit dans cette perspective.

Avant d'envisager le travail d'adaptation, il convient d'identifier préalablement les défaillances des systèmes existants. Etant donné l'influence des systèmes juridiques des puissances européennes sur les droits africains, il est intéressant de retracer brièvement l'évolution du droit de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles dans les pays industrialisés et surtout en Europe afin d'identifier les causes de son inadaptation dans les pays africains.

Comme l'Afrique a été administrée par plusieurs puissances européennes, le continent compte une pluralité de systèmes d'indemnisation. Dans la recherche des solutions au problème d'inadaptation des systèmes juridiques européens au contexte socio-économique africain, la tendance a été jusqu'ici de limiter les études au niveau national ou au niveau des groupements de pays ayant subi la même influence. Ainsi, les pays sous influence française continuent à ignorer les systèmes d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière des pays voisins sous influence anglaise et *vice versa*, alors qu'un important trafic routier relie quotidiennement ces pays. Ce clivage fondé sur l'influence subie ne pourrait continuer à prévaloir pendant que les pays africains s'efforcent de le transcender par la formation de groupements régionaux et que même l'Union africaine est déjà déclarée. Cet effort d'intégration économique doit plutôt être suivie par l'harmonisation des divers systèmes juridiques africains à l'exemple de l'intégration juridique entreprise par l'Union européenne. Dans cette perspective, chaque système juridique a besoin d'être enrichi par l'expérience des autres et les systèmes juridiques qui ont bénéficié d'une influence différente offrent plus de richesses. Toutefois, une telle approche est rendue difficile par la diversité des systèmes juridiques existants sur le continent africain. Cette difficulté peut être

surmontée par le regroupement des divers systèmes en familles, suivant la méthode de droit comparé. Ainsi, il y a lieu de les rassembler en deux familles juridiques à l'instar des droits des pays européens dont ils émanent : celles de *common law* et de *civil law*.

Parmi les pays africains de *civil law*, on distingue des pays sous influence portugaise, française et belge. Les contraintes de temps et de moyens nous ont amené à limiter notre travail sur les systèmes d'indemnisation des victimes dans les pays africains sous influence française, belge et anglaise. Cette délimitation a rendu notre tâche un peu moins ardue d'autant plus que les pays sous influence française sont actuellement regroupés au sein d'une organisation régionale d'assurances appelé Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA).

En Europe, le droit des accidents de la circulation routière évolue dans le sens d'une meilleure protection des droits des victimes. Un effort d'harmonisation des divers systèmes juridiques européens suit son cours. Dans cette évolution, il existe des pays plus avancés que d'autres. La France et la Belgique se trouvent parmi ceux-là. En plus, ils exercent une très grande influence sur les pays africains francophones. C'est ainsi que nous avons choisi ces deux pays européens comme pays de référence. Par contre, l'Angleterre n'est pas rangée dans la catégorie des pays d'Europe ayant des systèmes juridiques les plus protecteurs des droits des victimes. Cependant, grâce à son appartenance à l'Union européenne et à l'influence grandissante du droit comparé, le système anglais d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière se rapproche petit à petit des droits continentaux.

Les systèmes juridiques des pays africains sous influence anglaise portent les lacunes identiques à celles du système anglais. En plus, ils ont subi très peu d'influence des systèmes d'autres pays africains. Les multiples obstacles à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière qu'ils comportent restent présents pendant qu'ils sont de plus en plus levés en droits anglais, suite au rapprochement de ce dernier avec les droits continentaux. Cette évolution pourrait inspirer les pays africains sous influence anglaise.

B. BREF APERÇU DE L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME D'INDEMNISATION DANS LES PAYS EUROPÉENS : CAS DE LA FRANCE, DE LA BELGIQUE ET DU ROYAUME UNI

Dans les pays modernes, la réparation des dommages causés à autrui est principalement réalisée suivant les règles du droit de la responsabilité civile. En France et en Belgique, ce droit est basé sur les art.1382 et suivants du code civil. A l'origine, la faute constituait l'unique fondement de ces textes. Toutefois, depuis le dix-neuvième siècle, le droit de la responsabilité civile a subi de profondes transformations dans les pays industrialisés. Le développement du machinisme dû à la révolution industrielle a causé une forte augmentation du nombre d'accidents. La nécessité d'indemniser les victimes mit en lumière les limites du mécanisme de la responsabilité civile basée sur la faute.¹

Les accidents de chemin de fer sont apparus en premier lieu. Généralement, ces accidents se produisaient sans qu'aucune faute ne puisse être relevée à l'encontre des compagnies ou de leurs employés. En Belgique, Saintelette proposa de rendre les compagnies responsables sur le fondement de la responsabilité contractuelle, jugée plus favorable aux victimes². Cette proposition reposait sur l'idée selon laquelle, en vendant un titre de transport, les compagnies se seraient engagées implicitement, non seulement à transporter le voyageur mais aussi à assurer sa sécurité. Il fut objecté contre cette suggestion qu'une extension du contenu du contrat qui n'émanait pas de la volonté des contractants allait à l'encontre du principe de l'autonomie de la volonté rigoureusement respecté à l'époque. Néanmoins, plus tard, la jurisprudence française finit par adopter la solution proposée par Saintelette en découvrant une obligation de sécurité dans le contrat de transport de personnes³ et en reconnaissant cette obligation comme de résultat.⁴ Toutefois, la solution ne fut pas étendue aux accidents maritimes et aériens. Le législateur dut intervenir pour organiser la responsabilité des transporteurs par des législations spéciales.

Dans la suite, le problème de la réparation des dommages entraînés par l'industrialisation se posa en matière d'accidents du travail. Dans ce domaine, un

¹ R.O. DALCQ, B. HANOTIAU & D. PHILIPPE, « Tendances du droit de la responsabilité », *R.D.I.C.*, 1983, pp.31 et s.

² Ch. SAINCTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*, Bruxelles, Bruylant, 1884.

³ Cass. civ., 21 novembre 1911, *S.*, 1912, I, 73.

⁴ Cass. civ., 25 juillet 1912, *D.P.*, 1923, I, 210.

accident pouvait survenir sans que la faute de l'employeur ne puisse être prouvée et il apparaissait injuste que le travailleur reste sans indemnisation. Cette situation conduisit la doctrine et la jurisprudence à la recherche d'un système d'indemnisation favorable aux victimes.

En France, par le célèbre arrêt Teffaine de 1896, la Cour de cassation trouva la solution dans l'art. 1384 al.1 en en déduisant la responsabilité civile générale du fait des choses. Sur base de ce texte, il devint possible de retenir la responsabilité du gardien sans devoir démontrer sa faute. Deux ans plus tard, la loi du 9 avril 1898 fut adoptée. Celle-ci mit à charge de l'employeur, sans que l'on ait à prouver une faute de sa part, une réparation forfaitaire des dommages entraînés par tout accident du travail.

En 1903, le législateur belge adopta également une loi spéciale sur les accidents du travail permettant l'indemnisation des victimes sans égard au droit commun de la responsabilité civile. Par un arrêt du 26 mai 1904⁵, la Cour de cassation de Belgique introduisit aussi le principe de la responsabilité du fait des choses sur base de l'interprétation de l'art.1384 al.1 du code civil.

La question de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles se posa au XX^e siècle. Dès son apparition, l'automobile posa des problèmes : sa vitesse constituait un atout pour la mobilité des utilisateurs mais un véritable danger pour la sécurité publique dans une société jusque-là très tranquille. En Angleterre, le *locomotion act* de 1861 interdit à tout conducteur d'un véhicule automobile de rouler à plus de 6 km/h à la campagne ou 3 km/h en ville. Dans les deux cas, une personne devait le précéder en agitant un drapeau rouge. Cette législation fut abolie 30 ans plus tard. En France, l'apparition de l'automobile fut également préoccupante. En 1908, JOSSERAND déclarait : « *l'insolent a pénétré dans notre vieille société en faisant du 100 km à l'heure* »⁶.

Dans les autres pays européens, l'automobile fut aussi accueillie avec suspicion mais sans déclencher des initiatives législatives pour la combattre⁷. Avec le temps, on finit d'ailleurs par s'en accommoder. Le droit choisit de la socialiser plutôt que de la bannir. Les juristes se préoccupèrent plutôt de la prévention d'accidents et de l'indemnisation

⁵ *Pas.*, 1904, I, 246.

⁶ L. JOSSERAND cité dans Y. LOUSSOUARN, *L'automobile en droit privé*, Paris, L.G.D.J., 1965, p. 8.

des victimes. La réparation des dommages causés par les automobiles fut réalisée suivant les règles de la responsabilité civile. Or, ce système présente de nombreux obstacles⁸ à l'indemnisation. Il exige de toute victime qui demande la réparation du dommage subi de devoir prouver la faute d'une autre personne, le dommage et un lien de cause à effet entre ces deux derniers éléments. Cette preuve est difficile et même parfois impossible à rapporter. De nombreuses victimes ne sont pas indemnisées, à défaut de pouvoir établir la responsabilité de l'auteur de l'accident.

En France, la problématique de l'indemnisation des victimes de la circulation routière surgit après la découverte de la responsabilité générale du fait des choses. Mais la jurisprudence tenta d'exclure les automobiles de l'application de l'art.1384 al.1^{er} notamment en distinguant le fait d'une chose maniée par l'homme et le fait de la chose elle même ou les choses dangereuses et celles qui ne le sont pas. L'arrêt Jand'heur mit fin à cette tentative d'exclusion⁹. La responsabilité générale du fait des choses déduite de l'art. 1384 al. 1 permet d'améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière car le gardien d'une automobile pouvait engager sa responsabilité sans que la victime doive apporter la preuve de la faute. Cependant, le régime de l'art.1384 al. 1^{er} du code civil finit par se révéler inadapté à l'indemnisation rapide et certaine des victimes d'accidents de la circulation routière. Le gardien du véhicule pouvait se libérer en invoquant notamment le rôle passif de ce dernier, une cause étrangère imprévisible et irrésistible ou la faute de la victime. Il arrivait aussi que l'auteur de l'accident ne soit pas retrouvé ou identifié ou qu'il se révèle insolvable ou non assuré. Dans tous ces cas, les victimes n'étaient pas indemnisées.

Par ailleurs, eu égard à la complexité de la mise en œuvre de la responsabilité, l'auteur d'un accident ou son assureur était tenté de contester sa responsabilité. Même si la victime finissait par être indemnisée, ce n'était qu'après plusieurs années.

Dès 1966, A. Tunc se lança dans une croisade contre ce système. En 1982, la jurisprudence réduisit l'incidence de la faute de la victime afin de faciliter la

⁷ Y. LOUSSOUARN, *op. cit.*, p.10.

⁸ Voir S. FREDERICQ, *Risques modernes*, Bruxelles, Bruylant, 1990, pp.12 et s.

⁹ Voir ch. réunies, 13 février 1930, *D.P.*, 1930,1, p.54.

reconnaissance du droit à la réparation. Par son arrêt du 21 juillet 1982¹⁰, dit arrêt Desmares, la Cour de cassation décida que la faute de la victime ne pouvait exonérer la responsabilité du gardien que si elle était revêtue des caractères de force majeure. Cette solution était facilement applicable en matière de responsabilité civile automobile grâce à l'assurance obligatoire mais elle ne pouvait pas être étendue à toutes les hypothèses de responsabilité du fait des choses. La doctrine fut unanime pour suggérer la création d'un régime spécial d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. Le législateur répondit à cet appel par la loi du 5 juillet 1985 dite la loi Badinter. Cette loi améliora considérablement l'indemnisation de certaines victimes d'accidents d'automobiles.

En Belgique, la jurisprudence soumit la responsabilité du gardien déduite de l'art. 1384 al.1 du code civil à l'existence d'un vice de la chose¹¹. Cette interprétation ne facilita pas la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles. Pendant longtemps, l'amélioration de l'indemnisation se limita au niveau de la garantie d'assurance et des rapports entre la victime et l'assureur (obligation d'assurance, action directe, inopposabilité des exceptions, fonds commun de garantie automobile, les conventions « R.D.R. », C.M.R.P., AT/DC, I.A.D.C., ...; suppression de certaines exclusions, etc.)¹².

Sur le plan de la reconnaissance du droit à l'indemnisation, les accidents de la route restèrent soumis au régime des articles 1382 et 1383 du Code civil. La doctrine ne cessa pas de fustiger les lacunes du système sans pouvoir inspirer une réforme législative¹³. Ainsi, par exemple, en 1983, le Professeur R.O. DALCQ déclarait, avec regret : « *la Belgique est un des rares pays européens où le droit de la circulation routière est resté soumis au droit commun des art. 1382 et 1383 du code civil. Alors que notre*

¹⁰ Cass. civ. 2è, 21 juillet 1982, *D.* 1982, p.449.

¹¹ Cass. 26 mai 1904, *Pas.*, I, 246, conclusions de M. l'avocat général Janssens.

¹² M. FONTAINE, « Perspectives du droit des assurances », *J.T.*, 1982, p. 182; V. aussi M. VANDENBERGHE, *Les conventions entre assureurs relatives à l'accélération du règlement des sinistres dans la branche R.C. Auto*, mémoire U.C.L. publiée sous la direction de M. FONTAINE, 1987-1988.

¹³ R.O. DALCQ, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", *J.T.*, 1965, p. 497; J.L. DIERCKX DE CASTERLE, "L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation", *J.T.*, 1965, p. 573; R.O. DALCQ, "Réflexions sur le droit de la responsabilité civile", *J.T.*, 1982, pp. 157 et s.; R.O. DALCQ, "Responsabilité civile et circulation routière", *Pour une réforme du droit de la circulation routière* : Actes du colloque organisé le 27 novembre 1987 par la Licence en droit et économie des assurances de l'U.C.L., pp. 11-38; R.O. DALCQ, "L'indemnisation des

*législateur n'a pas hésité souvent sans guère de discussion devant le Parlement à adopter des systèmes de responsabilité objective dans différents domaines...jamais aucune initiative ni parlementaire, ni gouvernementale n'a proposé l'étude d'un tel système dans le domaine des accidents de la circulation qui constituent cependant un risque beaucoup plus important que le transport des déchets toxiques, les pompages d'eau souterraine ou même, en tout cas du point de vue nombre, que les accidents nucléaires. »*¹⁴

Cette situation prévalut jusqu'à la réforme opérée par la loi du 30 mars 1994 qui a introduit l'art. 29 bis dans la loi du 21 novembre 1989. Ce dernier article organise un système d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route, semblable à celui qui a été instauré en France par la loi Badinter.

Au Royaume Uni, le droit de la responsabilité civile constitue une partie de la *common law* appelée le *law of torts*. Cette dernière présente de profondes différences avec les droits français et belge de la responsabilité civile. Le droit anglais s'est formé dans le cadre des procédures par lesquelles les Cours royales sanctionnaient certains types de comportement au Moyen Age. Ainsi, la *common law* comporte une série de délits civils obéissant à des régimes particuliers. Aucune formule générale de responsabilité civile comme celles des art. 1382 et 1384 al.1^{er} des codes civils français et belge n'a été dégagée.

Toutefois, le *law of torts* n'est pas restée indifférente aux transformations économiques et sociales qui ont suivi la révolution industrielle. Un arrêt célèbre de la Chambre des Lords de 1896, *Rylands v. Fletcher*¹⁵, parut orienter la jurisprudence vers la consécration d'un principe général de responsabilité civile. Cette décision introduisit une règle selon laquelle celui qui apporte sur son terrain ou y conserve un produit ou une chose dommageable doit l'empêcher de se répandre à l'extérieur. Au cas où il n'y parvient pas, il est responsable du dommage qui en résulte. Les tribunaux interprétèrent cette dernière règle de manière à en limiter la portée à tel point que certains auteurs anglais considèrent qu'elle est tombée en désuétude¹⁶. Dans le domaine qui devait être

dommages corporels des piétons et cyclistes », *J.T.*, 1994, pp. 665 et s.

¹⁴ *Responsabilité et réparation des dommages* (ouvrage collectif), Bruxelles, Jeune Barreau de Bruxelles, 1983, p.330.

¹⁵ (1896), L.R. 3 H. L. 330 (House of Lords).

¹⁶ B.S. MARKESINIS & S.F. DEAKIN, *Tort law*, third edition, Clarendon Press, Oxford, 1994,

celui de la règle posée par l'arrêt *Rylands v. Flechter*, la jurisprudence anglaise développa le *tort of negligence* dont le régime est proche de celui de l'art.1382 du code civil français ou belge.¹⁷ L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est également basée sur ce *tort*. Pour faire reconnaître son droit à l'indemnisation, la victime doit prouver un devoir de prudence (*duty of care*) du défendeur, un manquement à ce devoir (*the breach of the duty of care*), un dommage (*injury*) ainsi qu'un lien de causalité (*causation*) entre le manquement et le dommage. En outre, la personne à laquelle la responsabilité est imputée peut s'en libérer totalement ou partiellement en invoquant une cause étrangère : la force majeure, la faute de la victime, le fait d'un tiers, etc.

Eu égard à la rigueur du régime du *law of torts* en matière d'accidents de la circulation routière,¹⁸ la jurisprudence anglaise procède à l'affinement de la notion de faute afin de favoriser l'indemnisation des victimes.

Toutefois, le système anglais tend de plus en plus à se rapprocher des systèmes continentaux comme ceux de la France et de la Belgique. Ainsi, par exemple, pendant des siècles, la victime fautive était totalement privée d'indemnisation dans la *common law* avant d'admettre le partage de responsabilité en consacrant la théorie de la négligence contributive dite « *contributory negligence* ». En outre, dans la perspective de la réforme de son système d'indemnisation des victimes d'accidents, le Royaume Uni confia une étude à une commission dirigée par Lord PEARSON¹⁹. Après une analyse comparative des méthodes d'indemnisation en droit anglais et dans les autres systèmes juridiques, la commission suggéra un rapprochement de la *common law* vers des systèmes juridiques continentaux sur plusieurs points concernant notamment l'évaluation du préjudice.²⁰ Les réformes préconisées par la commission Pearson et le *Lord Chancellor's committee* ne sont pas encore jusqu'à maintenant réalisées²¹. Cependant, sous l'influence de l'intégration européenne, il y a lieu de noter une certaine

p.472

¹⁷ F. LEDUC et Alii, *La responsabilité du fait des choses : réflexions autour d'un centenaire*, Paris, Economica, 1997, p.137.

¹⁸ Selon le rapport Pearson, 7 % seulement du nombre d'accidents corporels sont réparés suivant le « *tort liability* ».

¹⁹ A. TUNC, « Le rapport Pearson sur la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages corporels », *R.I.D.C.*, 1978, p. 518.

²⁰ R.O. DALCQ, B. HANOTIAU & D. PHILIPPE, *op. cit.*, p. 44.

²¹ G. SCHAMPS, *La mise en danger : un concept fondateur d'un principe général de responsabilité. Analyse de droit comparé*, Bruylant, L.G.D.J., 1998, p.523

harmonisation de la *common law* avec le droit continental.

L'esprit de plus en plus favorable aux victimes qui anime les systèmes juridiques des pays européens n'est pas limité au seul domaine d'accidents de la circulation routière. Il est au cœur d'une mutation qui traverse le droit de la responsabilité civile dans les pays industrialisés. Comme l'écrit H. COUSY, « *l'évolution comparée des droits européens de la responsabilité montre que l'indemnisation de la victime est devenue une préoccupation centrale. Le droit de la responsabilité est en train de se muer en un droit de réparation* »²². Cette évolution amorcée depuis la révolution industrielle s'est manifestée par l'atténuation des conditions de la responsabilité, facilitant ainsi la reconnaissance du droit à l'indemnisation. Déjà, en 1975, R. O. DALCQ déclarait « *c'est devenu un lieu commun d'affirmer que la jurisprudence marque une nette tendance de plus en plus grande à sanctionner comme fautifs des comportements qui n'auraient pas justifié une action en responsabilité il y a dix, vingt ou cinquante ans. Cela tient d'une part sans doute à la multiplication des accidents dans notre société, d'autre part à l'accroissement du besoin de réparation, accentué par le développement de la sécurité sociale, qui fait que toute personne victime d'un dommage a de plus en plus le sentiment qu'elle a le droit d'en être indemnisée* »²³.

En revanche, l'assouplissement des conditions de reconnaissance du droit à la réparation s'accompagne d'une augmentation du coût de l'indemnisation. Ce revers de l'atténuation des conditions de la responsabilité suscite depuis un certain temps des réflexions au sein de la doctrine qui entrevoit, à la longue, l'incapacité des assureurs à supporter la charge financière de la réparation²⁴.

²² H. COUSY, « Evolution comparée des droits de la responsabilité », *Risques* n° 10, avril-juin 1992, pp.41 et s.

²³ R. O. DALCQ, « Sources et finalité du droit de la responsabilité ou de la responsabilité civile pour faute à la responsabilité objective », *Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels*, Bruxelles, Larcier, 1975, pp.21 et s.

²⁴ A ce sujet, E. RIXHON écrit : « Par le biais de la solidarité créé par le mécanisme des assurances, dont la solvabilité jusqu'il y a peu était toujours acquise et non remise en cause, le montant alloué en réparation des dommages subis n'a cessé d'augmenter. Le danger est alors réel : l'équilibre financier des assureurs peut être compromis ». Voir E. RIXHON & N. SIMAR, « Introduction : analyse critique du système d'évaluation et d'indemnisation en vigueur-Enjeux de la réflexion » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004, Liège, Jeune Barreau, 2004, p.13. Voir aussi A. NAVEAU, P. DUMONT & M. FIFI, « Rente-capitalisation-forfait, le poids des idées, le choc des méthodes » dans *Préjudices*

Dans son bilan des cent ans de responsabilité civile, F. CHABAS déclarait : « *un mouvement continu projette cette nébuleuse du droit de la responsabilité sur un point omega : la faveur de la victime. Celle-ci se traduit de deux façons : d'une part, ...le double déclin de la responsabilité subjective ...d'autre part, l'essor de la réparation.* »²⁵

Selon L. CADIET, un tel essor est la conséquence de l'idéologie de la réparation qui anime le droit de la responsabilité et qui s'est traduit par la prolifération des dommages moraux réparables, l'admission de la réparation du préjudice par ricochet ainsi que l'élargissement du cercle des personnes indemnisables. Dans une étude offerte à P. CATALA, D. MAZEAUD montre que la famille constitue aussi un des facteurs de cette expansion de l'indemnisation.²⁶

Après une admission controversée de la réparation du préjudice extrapatrimonial, la jurisprudence française et belge s'est livrée à la multiplication des chefs de préjudices réparables. Elle a inventé le préjudice d'affection, le préjudice d'agrément, le préjudice esthétique, le préjudice sexuel, le préjudice résultant du fait de rater son départ en vacances, le préjudice de contamination, le préjudice moral de la victime en état végétatif... et même le préjudice d'être né. En outre, elle a ouvert largement l'action en réparation aux victimes par ricochet. Actuellement, le nombre de personnes pouvant prétendre à la réparation du préjudice d'affection est très important. A cette largesse de la jurisprudence, il s'est ajouté le caractère difficilement évaluable du préjudice moral qui laisse une large manœuvre aux juges dont la tendance à la générosité est encouragée par la garantie d'assurance. Il en est résulté un accroissement du coût de la réparation qui n'a jamais laissé la doctrine indifférente. Depuis longtemps, ESMEIN²⁷ s'alarmait de la commercialisation du préjudice moral. H. MAZEAUD suggérait de n'autoriser les actions en dommages-intérêts que dans un cercle familial étroit : conjoint, descendants

extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004), éd. du Jeune Barreau de Liège, 2004, p.210 •

²⁵ F. CHABAS, « Cent ans de responsabilité civile », *Gaz. Pal.*, Recueil bimestriel, Doctrine, III, juillet-août 2000, pp. 1399 et s.

²⁶ D. MAZEAUD, « Famille et responsabilité (réflexions sur quelques aspects de l'idéologie de la réparation) », *Etudes offertes à P. CATALA, Le droit privé français à la fin du xxè s.*, Paris, Litec, 2001, pp.568et s.

²⁷ P. ESMEIN, « La commercialisation du dommage moral », *D.*, 1954, Chr.113.

et ascendants.²⁸ Plus récemment, CARBONNIER proposait d'obliger les membres de la famille qui demandent la réparation du préjudice par ricochet à se regrouper pour réclamer une indemnité unique. Mais pour qu'un tel regroupement soit possible, l'auteur pense qu'il faudrait préalablement organiser la famille en personne morale.²⁹ Cette multiplication des préjudices réparables décrite en matière des préjudices non économiques s'observe également dans le domaine des préjudices économiques. Le souci d'adaptation de la réparation à la situation concrète de la victime a donné naissance à de nouveaux dommages économiques réparables comme le recours à l'aide d'une tierce personne, le préjudice ménager, l'aménagement de l'habitation de la victime, etc.

Le domaine des accidents de la circulation routière est un des plus influencés par l'idéologie de la réparation. Ainsi, plusieurs pays à travers le monde ont instauré des systèmes d'indemnisation automatique indépendants de la responsabilité civile, afin de faciliter la réparation des dommages subis par les victimes. Il en est ainsi notamment de la Nouvelle-Zélande, de la Suède, du Québec, de l'Algérie, des pays de la CIMA, de la France et de la Belgique³⁰. Les uns ont mis en place un régime de réparation forfaitaire comme celui qui est en vigueur en matière d'accidents du travail afin de limiter le coût de l'indemnisation. Les autres comme la France et la Belgique restent attachés au principe de la réparation intégrale. Mais une indemnisation automatique et intégrale de toutes les victimes se heurte à un problème de financement. S'il est louable de faciliter la reconnaissance du droit à l'indemnisation de la victime encore faut-il disposer des ressources financières nécessaires pour réparer intégralement tous les préjudices.

En France et en Belgique, comme dans la plupart de pays, l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles est garantie par une assurance de responsabilité civile obligatoire. Cette garantie est renforcée par une action directe, avec un régime

²⁸ H. MAZEAUD, « Comment limiter le nombre des actions intentées en réparation d'un préjudice moral à la suite d'un décès accidentel », *D. H.*, 1932, chr.77.

²⁹ J. CARBONNIER, *Droit civil, les obligations*, Paris, Thémis, 2000, p.386.

³⁰ C. LARROUMET, *Réflexion sur la responsabilité civile, évolution et problèmes actuels en droit comparé*, Université McGill, Montréal, 1983, p.10. Pour un tour d'horizon des systèmes mis en place dans les pays industrialisés, voir D. GARDNER, « tour d'horizon des divers régimes d'indemnisation en matière d'accidents d'automobile », [http : // www.fsa.ulaval.ca](http://www.fsa.ulaval.ca).

d'inopposabilité des exceptions très favorable aux victimes. Il a été instauré un fonds de garantie automobile pour pouvoir indemniser les victimes en cas d'inefficacité de la garantie d'assurance. Toutefois, bien que l'assurance soit développée dans ces pays, le coût de l'indemnisation automatique et intégrale de toutes les victimes d'accidents de la circulation routière risquait de devenir insupportable. Il en est résulté l'exclusion des conducteurs qui constituent, en France, la moitié des victimes d'accidents de la circulation routière. Cette exclusion est une des plus importantes lacunes reprochées aux régimes français et belge d'indemnisation des victimes de la circulation routière. Une évolution vers un système d'indemnisation automatique de toutes les victimes comme celui qui a été mis en place au Québec est souhaitée par la doctrine.

Une évolution identique à celle observée dans les pays industrialisés est-elle nécessaire et possible en Afrique ? Quel peut être l'apport des mécanismes traditionnels de compensation des dommages ? Quelle est la part des mécanismes modernes ? Comment faut-il organiser un régime d'indemnisation efficace dans les pays africains ? Telles sont les questions auxquelles nous nous efforcerons de répondre.

C. INSUFFISANCE DES MÉCANISMES TRADITIONNELS ET DIFFICULTÉS D'INTÉGRATION DES SYSTÈMES EUROPÉENS DANS LES PAYS AFRICAINS

Comme dans toutes les sociétés traditionnelles, le premier mécanisme utilisé par les pays africains durant la période pré-coloniale dans la compensation des dommages était la vengeance privée. Cette dernière fut abandonnée au profit des compositions inter-claniques en raison de ses conséquences néfastes. La famille ou même le clan contribuait à la compensation des dommages causés par leurs membres. En outre, le groupe familial ou clanique jouait le rôle d'une véritable sécurité sociale en prenant en charge ceux de leurs membres qui étaient sinistrés. La solidarité familiale était efficace dans une société pré-industrielle. Toutefois, l'industrialisation progressive, l'introduction de la monnaie et l'urbanisation progressive ont diminué son efficacité en transformant le mode de vie des sociétés africaines. Certes, la famille ou le clan peut encore utilement contribuer dans la prise en charge des dommages moraux subis par leurs membres. Toutefois, suite à la généralisation de l'usage de la monnaie dans les rapports socio-économiques et au coût parfois élevé des dommages qui sont causés, la

famille et le clan n'ont pas souvent la capacité financière de réparer les préjudices économiques entraînés par des risques liés à la vie moderne. Ainsi, l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation routière est réalisée grâce aux mécanismes modernes, en particulier, à l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile. Dans ce domaine, les droits africains continuent à s'inspirer des systèmes juridiques européens dont ils ont subi l'influence durant la période coloniale. Le droit de la responsabilité civile a été calqué sur celui des pays européens. Dans les pays africains sous influence belge, ce droit est fondé sur des dispositions quasi-identiques à celles des art. 1382-1386 du code civil belge. L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation est encore basée sur le droit commun de la responsabilité civile. Les pays africains sous influence française ont également copié les art. 1382-1386 du code civil français. Les pays de la CIMA³¹ sont restés fidèles à la législation française ; ils ont même intégré le régime d'indemnisation instauré en faveur des usagers faibles de la route par la loi Badinter. Les pays africains sous influence anglaise applique la *common Law*.

Dans les pays africains, plus qu'ailleurs, l'établissement du droit à l'indemnisation par la mise en œuvre des mécanismes de responsabilité est difficile, long, coûteux et incertain. En plus des obstacles inhérents au système même de la responsabilité civile, relevés sous tous les cieux, l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est rendue plus complexe par d'autres problèmes spécifiques tels la corruption, les faiblesses et les dysfonctionnements de l'appareil judiciaire, etc.

Contrairement à la situation des pays industrialisés, les victimes qui ne parviennent pas à obtenir l'indemnisation ne peuvent pas beaucoup compter sur la sécurité sociale. Certes, depuis l'époque coloniale, les puissances européennes qui ont administré les pays africains y ont introduit des systèmes de sécurité sociale. Cependant, ces derniers accusent de nombreuses déficiences. Seuls les risques accidents du travail, maladies professionnelles et vieillesse sont couverts et même les régimes en vigueur ne couvrent que les secteurs structurés. La population, la plus importante, occupée dans l'agriculture, dans le secteur rural non agricole et dans le secteur informel urbain, n'est

³¹ CIMA signifie Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances.

pas couverte. Même les régimes existants comportent de multiples dysfonctionnements notamment les infractions aux obligations patronales, le coût élevé des frais administratifs, le versement tardif des indemnités, une longue procédure d'indemnisation, des prestations insuffisantes, des déséquilibres actuariels et financiers, l'absence d'information des cotisants, etc. En raison de ces lacunes, l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est quasi-exclusivement garantie par le mécanisme de l'assurance de responsabilité civile automobile.

L'assurance n'est pas non plus dans sa meilleure santé. L'évolution récente des pays d'Afrique a rendu nécessaire la création des marchés d'assurances. Toutefois, ce secteur est encore très vulnérable. L'assurance automobile en est la branche la plus importante ; elle a été rendue obligatoire partout en Afrique. Elle constitue la seule garantie d'indemnisation pour les victimes d'accidents de la circulation routière mais elle reste encore très faible en raison de multiples problèmes qui l'empêchent de prospérer.

Pourtant, les transformations du droit de la responsabilité civile relevées dans systèmes juridiques des pays industrialisés s'observent également dans les systèmes juridiques des pays africains. Comme partout à travers le monde, une tendance à l'instauration de systèmes d'indemnisation automatique des victimes d'accidents d'automobiles se répand en Afrique. Toutefois, le problème de financement déjà soulevé dans les pays riches où la socialisation des risques se réalise généralement sans beaucoup de difficultés, se pose avec plus d'acuité dans les pays africains en raison de facteurs liés notamment à la pauvreté, à l'insuffisance de la sécurité sociale, à la faiblesse de l'assurance, à l'étendue de la famille africaine, à la polygamie, etc. La réforme réalisée dans les pays de la CIMA sous l'inspiration de la loi Badinter illustre bien cette dernière réalité.

Etant donné les obstacles inhérents au droit de la responsabilité civile dans la réparation des dommages, une indemnisation automatique s'impose dans les pays riches et, à plus forte raison, dans les pays pauvres comme ceux d'Afrique. La plupart des auteurs africains et étrangers sont unanimes à ce sujet. Mais une meilleure réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles détachée de la responsabilité civile impliquerait l'indemnisation de toutes les victimes, sans exclusion. Toutefois,

l'indemnisation automatique et intégrale de toutes les victimes serait impossible à réaliser. De nos jours, le problème de l'indemnisation ne pourrait être résolu sans apporter une réponse adéquate à celui de son financement. Compte tenu de la faiblesse de l'assurance automobile dans les pays africains, ces derniers ne doivent-ils pas adapter leur système d'indemnisation à la mesure de leurs ressources ? Certes, le code CIMA s'y est efforcé en instaurant des plafonds et des barèmes. Mais, il est resté tributaire du principe de la réparation intégrale. Il a continué à aligner une longue liste de préjudices non économiques mais en plafonnant à un niveau très bas les indemnités allouées au titre de préjudices économiques. Ne faudrait-il pas rationaliser davantage la réparation des préjudices en hiérarchisant les besoins des victimes compte tenu de la contrainte des ressources financières des pays africains ?

La présente dissertation comprend une introduction générale, deux parties et une conclusion générale. La première partie traite de l'évolution de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière dans les pays industrialisés. Elle porte sur les systèmes des pays qui ont influencé les pays africains notamment ceux de la France, de la Belgique et de l'Angleterre. Toutefois, une incursion a été faite dans le système québécois qui a initié un régime d'indemnisation des victimes de la route présenté comme l'un des meilleurs au monde. Cette partie est composée de quatre titres : le premier traite du problème de l'inadaptation du système de la responsabilité civile à la réparation des dommages accidentels dans les pays industrialisés et des solutions qui y ont apportées. Le deuxième est consacré à l'étude des systèmes d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière mis en place pour contourner les obstacles relatifs au mécanisme de la responsabilité civile. Le troisième concerne le problème de l'évaluation des indemnités et les difficultés liées à la procédure. Le quatrième décrit le renforcement des garanties d'indemnisation, opéré en France et en Belgique.

La deuxième partie porte sur les difficultés d'intégration des mécanismes d'indemnisation issus des pays européens dans le contexte socio-économique africain et sur la recherche d'un système adapté. Elle comprend trois titres. Le premier analyse les sources d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière dans les pays africains. Elle a pour finalité de montrer la place des mécanismes africains traditionnels

dans la réparation des dommages et de relever les difficultés d'intégration des techniques modernes. Le deuxième traite de l'inefficacité de l'assurance de responsabilité civile automobile dans l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière en Afrique et les orientations des réformes entreprises. Le troisième a pour objet de suggérer les actions à mener en vue de l'instauration d'un système d'indemnisation efficace.

1^{ÈRE} PARTIE :

**EVOLUTION DE L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LES PAYS INDUSTRIALISÉS**

L'évolution de la réparation des dommages causés par des accidents a suivi trois étapes. Au début, la victime devait supporter les coups du sort, seule ou solidairement avec sa famille, sa tribu ou son clan. La compensation des dommages pouvait aussi, le cas échéant, être opérée par le mécanisme de la vengeance privée ou par la composition. Sous l'influence de l'individualisme, du libéralisme et de la morale, la charge de la réparation a été transférée de la victime à l'auteur des dommages. Toutefois, ce transfert était soumis à la condition que l'auteur des dommages ait commis une faute. Pour être indemnisée, la personne lésée devait établir que le responsable des dommages s'était comporté fautivement. Par suite des transformations économiques et sociales consécutives à la révolution industrielle, la responsabilité civile basée sur la faute s'est révélée inadaptée à l'indemnisation des victimes d'accidents entraînés par l'industrialisation. La doctrine et la jurisprudence se sont alors mis à la recherche des solutions. En matière d'accidents du travail, des législations spéciales dérogeant aux principes de la responsabilité civile furent promulguées dans les pays industrialisés. Dans la suite, elles inspirèrent les solutions applicables au problème d'accidents de la route. Dans la plupart des pays, il fut instauré des systèmes d'indemnisation sans égard à la responsabilité civile dits aussi systèmes *non fault*.

Une évolution favorable à l'indemnisation des victimes s'est également manifestée dans la mise en œuvre de la réparation par l'amélioration de la procédure et par un esprit de plus en plus généreux dans l'évaluation des dommages. Mais, les efforts entrepris dans l'amélioration de la réparation des préjudices subis par les victimes auraient été vains n'eût été l'existence d'un garant solvable. Ainsi, il a fallu renforcer les mécanismes de garantie dans le cadre de l'assurance notamment par la mise place de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile, de l'action directe et du fonds de garantie automobile. Toutefois, la protection des victimes a un prix : ces facteurs qui ont contribué à faciliter l'indemnisation des victimes ont eu pour conséquence l'accroissement du coût de l'indemnisation.

La présente partie a pour objet de retracer cette évolution. Elle comporte quatre titres. Le premier décrit les divers efforts fournis pour adapter le droit de la responsabilité civile à la réparation des dommages accidentels ainsi que leur impact sur le coût de l'indemnisation. Le deuxième a pour objet d'analyser les systèmes d'indemnisation

sans égard à la responsabilité civile instaurés dans les pays européens qui influencent généralement les systèmes juridiques africains. Le régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière instauré au Québec sera analysé en tant que modèle d'un système qui couvre toutes les personnes lésées sans exclusion. Le troisième montre comment la réparation est mise en œuvre dans le cadre des réformes réalisées et le quatrième a trait au renforcement des garanties d'indemnisation effectué dans le cadre de l'assurance automobile.

TITRE I : ASSOUPPLISSEMENT DES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE³² ET ACCROISSEMENT DE LA CHARGE DE L'INDEMNISATION

Le problème de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles a surgi dans la foulée de celui des accidents du travail et des chemins de fer. Face à la nécessité de réparer les dommages causés par les accidents liés à la montée du machinisme, la jurisprudence française avait déjà trouvé la solution dans l'art. 1384 al.1 du code civil que la doctrine avait toujours considéré comme une phrase simplement introductive. Après une période de réticence, les tribunaux finirent par étendre la solution aux accidents de la route. Toutefois, le régime déduit de l'art. 1384 al.1 montra peu à peu ses limites. Devant l'inefficacité du système de responsabilité civile à assurer la réparation des dommages causés par les accidents de la circulation routière, le législateur français dut intervenir par la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

En Belgique, l'interprétation de l'article 1384 al. 1^{er} ne permit pas de résoudre le problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. La jurisprudence belge soumit la responsabilité du fait des choses à l'existence d'un vice. Ainsi, la réparation des dommages entraînés par les automobiles resta sous l'empire de la responsabilité civile basée sur la faute jusqu'à la réforme du 30 mars 1994 qui a introduit un système d'indemnisation favorable aux usagers faibles de la route. Avant cette réforme, les tribunaux s'efforcèrent de faciliter la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles en affinant la notion de faute de façon à décider l'existence de comportements fautifs dans de simples erreurs susceptibles d'être commises par la personne la plus diligente, avisée et consciencieuse.

Bien que la faute fût le premier verrou à faire tomber, elle n'était pas le seul obstacle à

³² J-L. FAGNART parle de la dénaturation des conditions de la responsabilité civile. Voir *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la responsabilité*,

l'indemnisation dans le cadre de la responsabilité civile. Pour faire reconnaître son droit à réparation, la victime devait aussi prouver l'existence d'un dommage remplissant des caractères bien déterminés ainsi qu'un lien de cause à effet entre le dommage et son fait générateur. La jurisprudence et le législateur durent assouplir également les deux autres conditions de la responsabilité civile afin de faciliter la reconnaissance du droit à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. Cet assouplissement a pour conséquence l'accroissement du coût de la réparation consécutif à la multiplication des dommages et des personnes indemnisables.

Le présent titre a pour objet de mettre en exergue ces deux traits de l'évolution du droit de la responsabilité civile particulièrement en matière d'accidents de la circulation routière. Nous examinerons comment l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation a conduit à l'assouplissement des trois conditions de la responsabilité civile subjective (la faute, le dommage et le lien de causalité) et nous montrerons que l'infléchissement de ces conditions a pour conséquence d'alourdir la charge de l'indemnisation.

CHAPITRE I : INADAPTATION DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE BASÉE SUR LA FAUTE DANS LE DOMAINE DES ACCIDENTS

Le problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière a commencé à se poser avec acuité au vingtième siècle. Suite à la révolution industrielle, la responsabilité civile basée sur la faute avait déjà montré ses défaillances avec les accidents de chemins de fer et les accidents du travail. Ces deux types d'accidents avaient fait remarquer que la preuve de la faute d'un éventuel responsable était un obstacle parfois infranchissable pour les victimes car des sinistres pouvaient survenir sans qu'on sache les imputer ni à une personne déterminée ni à un quelconque comportement fautif. Le dénuement dans lequel les victimes étaient plongées à la suite d'accidents entraîna un changement de mentalités qui provoqua une modification de la finalité de la responsabilité civile. Alors que cette dernière avait été conçue pour punir le responsable fautif, elle se tourna de plus en plus vers l'indemnisation des victimes.

La preuve de la faute était considérée comme le premier obstacle à la mise en œuvre de la responsabilité civile subjective et, par conséquent, à la réparation des dommages subis par les victimes. La jurisprudence et le législateur s'efforcèrent de leur dispenser cette preuve afin de faciliter leur indemnisation. Dans ce chapitre, nous examinerons les facteurs qui ont conduit à l'inadaptation de la faute dans la réparation des dommages accidentels et nous analyserons les efforts conjugués, fournis à la fois par la doctrine, la jurisprudence et le législateur en vue de son assouplissement ou de son éviction.

SECTION 1 : LES FACTEURS DE L'INADAPTATION DE LA FAUTE

La responsabilité civile basée sur la faute avait été conçue pour une société préindustrielle, exposée à peu de risques, dans laquelle chaque personne prend en charge, elle-même, les dommages résultant des accidents sauf s'ils sont dus à la faute d'autrui. Deux facteurs principaux entraînent l'inadaptation de ce régime à partir de la seconde moitié du dix-neuvième siècle : la révolution industrielle et l'essor de l'assurance.

§ 1. LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE³³

La découverte de la machine à vapeur fut à la base d'industrialisation de plus en plus accrue en Europe, au dix-neuvième siècle. C'est à cette époque que les premières infrastructures industrielles, navales, ferroviaires et routières furent mises en place. Le développement de cette industrie naissante nécessitait l'utilisation d'une grande quantité de main d'œuvre. Les ouvriers étaient soumis à des conditions très pénibles et la réglementation était encore inexistante.

En outre, les travailleurs étaient exposés à de très nombreux risques d'accidents entraînés par le maniement de nouvelles machines non soumises à des normes de sécurité. De multiples ouvriers étaient victimes d'accidents du travail. Comme la sécurité sociale n'était pas encore organisée, la disparition ou l'incapacité de travail de l'ouvrier plongeait l'entiereté de sa famille dans le dénuement total.

L'indemnisation des victimes était fondée sur le système de responsabilité civile basée sur la faute. La personne lésée avait la charge d'établir que l'accident dont il a été victime était la conséquence d'un comportement fautif d'une tierce personne. Cette preuve était difficile et parfois impossible à rapporter car les accidents ne résultaient nécessairement des fautes. Très souvent, ils étaient consécutifs à des dysfonctionnements des machines³⁴. A défaut de pouvoir désigner la personne fautive, les victimes n'étaient pas indemnisées. Cette situation était jugée inéquitable.

Face à l'inefficacité du système de responsabilité civile basée sur la faute, des efforts furent fournis afin de trouver des mécanismes permettant d'assurer efficacement l'indemnisation des victimes. Parmi les facteurs qui contribuèrent à l'amélioration de la protection des victimes, figure, en bonne place, le développement de l'assurance de responsabilité civile.

³³ R. DALCO, « Les responsabilités de l'entreprise : De la faute au risque », *Les assurances de l'entreprise* (Actes du colloque tenu à l'Université Libre de Bruxelles les 20 et 21 octobre 1988), Bruxelles, Bruylant, 1988, p.3.

³⁴ B. STARCK, H. ROLAND, L. BOYER, *Obligations*, t.1, *Responsabilité délictuelle*, 5^èd., Paris, Litec, 1996, p.20.

§ 2. ESSOR DE L'ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ

La responsabilité civile a pris du temps pour se démarquer du droit pénal. Ainsi, au début, la responsabilité exerçait une fonction répressive. La charge de la réparation du dommage causé par un fait fautif devait nécessairement être imputée sur le patrimoine propre de son auteur. Une assurance permettant de garantir la réparation des dommages causés à autrui par suite de ses fautes étaient moralement inadmissibles. Une telle assurance était considérée comme un encouragement à l'imprudence et à la négligence.³⁵

La révolution industrielle entraîna un changement de philosophie. D'une part, il fut remarqué que certains sinistres survenaient sans que personne n'ait commis une faute. La reconnaissance des cas de responsabilité objective contribua à relativiser l'aspect moral de la responsabilité civile. D'autre part, il apparut que certains accidents entraînaient des dommages importants difficilement supportables par le seul patrimoine du responsable. Dans cette situation, la victime courait le risque de ne pas être indemnisée à cause de l'insolvabilité de son débiteur ou ce dernier risquait de plonger dans le dénuement après avoir payé sa dette de réparation. Pour résoudre ce problème, il fallut mettre en place des mécanismes de solidarité afin de répartir les risques et les pertes sur un grand nombre de personnes.

En France, l'assurance de responsabilité civile fut admise pour la première fois, en 1845³⁶. Dans la suite, la fonction répressive de la responsabilité civile passa au second plan. L'augmentation du risque de responsabilité liée à la mécanisation croissante entraîna un essor considérable de l'assurance de responsabilité. Grâce à elle, il devint facile de condamner à réparer et la fonction d'indemnisation des victimes passa avant la sanction du responsable³⁷. L'assurance de responsabilité civile bouleversa peu à peu les principes de la responsabilité civile à tel point que cette dernière finit par manifester

³⁵ M. FONTAINE, *Précis du droit des assurances*, 2^e éd. Bruxelles, Larcier, 1996, p.291.

³⁶ Paris, 1^{er} juillet 1845, *D.*, 1845, II, 126 (*Automédon*).

³⁷ Voir Y. LAMBERT- FAIVRE, « L'évolution de la responsabilité civile d'une dette de responsabilité à une créance d'indemnisation », *R. T. D. C.*, 1987, pp. 13 et s. ; R.O. DALCQ, « Réflexions sur le droit de la responsabilité civile », *J.T.*, 1982, pp.157-159 ; J.L.FAGNART, « Recherches sur le droit de la réparation », *Mélanges R.O.Dalcq, Responsabilités et assurances*, Bruxelles, Larcier, 1994, pp.135-157 ; M. FONTAINE, *op. cit.*, p.291.

ses défaillances dans la réalisation de la fonction d'indemnisation. D'autres mécanismes de socialisation des risques furent alors mis à l'honneur dans le but de garantir efficacement l'indemnisation des victimes³⁸ : la sécurité sociale, les fonds de garantie, etc.

En matière d'accidents de la circulation routière, l'assurance de responsabilité civile automobile fut rendue obligatoire dans divers pays. L'action directe fut reconnue à la victime contre l'assureur de telle manière que la demande de réparation peut être directement adressée à ce dernier. Cette action fut renforcée par un régime d'exceptions particulièrement favorable aux victimes. Avec l'assurance obligatoire de responsabilité civile, l'assuré ne fait que payer la prime et il voit sa couverture garantie, même celle de ses propres fautes. Ainsi, la fonction répressive ou moralisatrice de la responsabilité perdit largement son sens. Il apparut injuste que les règles de la responsabilité civile puissent à s'appliquer avec rigueur, seulement contre les personnes lésées, pendant que les responsables ne répondent plus de leurs faits fautifs. La garantie d'un débiteur solvable, en la personne de l'assureur RCAuto, conduisit les tribunaux à se montrer plus généreux et à être de moins en moins exigeants à l'égard des victimes en matière de conditions de responsabilité civile³⁹. L'aboutissement de ce cheminement fut l'instauration des systèmes sans égard à la responsabilité civile.

SECTION 2 : PROPOSITIONS DE NOUVEAUX FONDEMENTS DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

L'inefficacité de la responsabilité civile basée sur la faute dans l'indemnisation des victimes d'accidents conduisit certains juristes à proposer d'autres fondements de la responsabilité civile. A ce sujet, les principales théories avancées furent celles du risque et celle de la garantie. Il y a aussi la théorie du Procureur Général P. LECLERCQ, en

³⁸ Voir R. SAVATIER, « Prolétarisation du droit civil », *D.*, 1947, chr. 161 ; G. GRANGER, « L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile », *Droit social*, 1965, p.500 ; R. DAVID, « L'influence de la sécurité sociale sur la responsabilité civile », *Mélanges Savatier*, Paris, Dalloz, 1965, pp235 et s. ; G. VINEY, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, Paris, L. G. D.J., 1965.

M. DAHAN, *Sécurité sociale et responsabilité*, Paris, L.G.D.J., 1963 ; M. VOIRIN, « De la responsabilité à la sécurité sociale pour l'indemnisation des dommages corporels », *R.I.D.C.*, 1979, p. 541.

³⁹ M. FONTAINE, *op. cit.*, p.292.

Belgique.

§ 1. THÉORIES DU RISQUE

La théorie du risque dans la recherche d'un fondement de responsabilité civile alternatif à la faute fut avancée pour la première fois sous l'égide de SALEILLES⁴⁰.

Les défenseurs de cette théorie firent remarquer que la responsabilité civile devait être séparée de toute considération subjective, spécialement en matière d'accidents. Ils appuyèrent que l'obligation de réparer le dommage causé à autrui est indépendante du caractère fautif ou non fautif de l'acte qui l'a entraîné. A la place du critère de la faute, ils proposèrent le critère de profit en partant de l'idée selon laquelle quiconque exerce une activité et en tire profit doit assumer le risque que cette dernière génère. La personne qui profite de l'activité doit dès lors compenser tous les dommages qui en résultent. Selon ces auteurs, la création d'un risque social commande la prise en charge de ses conséquences pécuniaires quel que soit le jugement de valeur porté sur l'acte ayant causé dommage.

La théorie du risque basée sur le profit était satisfaisant tant qu'elle s'appliquait à la responsabilité des entreprises mais elle était insatisfaisante lorsqu'elle s'appliquait aux dommages causés en dehors de toute activité lucrative. La théorie n'est pas toujours applicable en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière car l'automobile peut servir aussi bien pour les affaires que pour l'agrément de son utilisateur. La finalité de l'utilisation du véhicule ne doit pas exercer une influence sur la réparation des dommages subis par les victimes. De très nombreuses autres situations analogues se rencontrent en pratique.

Il est inadmissible de faire dépendre la réparation du caractère lucratif ou non de l'activité exercée par le responsable du dommage. Pour cette raison, la théorie du risque fut modifiée afin de lui donner une portée plus grande.

La nouvelle version de la théorie du risque fut celle du *risque créé*. Après avoir constaté

⁴⁰ Voir L. SALEILLES, note sous Cass. Civ., 16 juin 1896, D. 97 -1-433 ; L. JOSSERAND, *De la responsabilité civile des choses inanimées*, Paris, Rousseau, 1897.

que le critère de profit ne permettait pas d'englober toutes les activités de la vie humaine, il fallut introduire un nouveau critère plus globalisant : celui du risque créé. Suivant la théorie du risque créé, tout avantage quelconque tiré d'une activité, qu'il soit pécuniaire ou simplement moral, justifie la réparation des dommages qu'elle cause à autrui. Cette théorie permet d'éviter de lier l'indemnisation des victimes à la question de savoir si l'automobiliste retire de ses courses des profits pécuniaires ou un autre plaisir. La réparation des dommages causés à autrui par l'utilisation d'un véhicule incombe à son propriétaire ou à son gardien, sans tenir compte de la finalité pour laquelle il est utilisé.

Si séduisante soit-elle, la théorie du risque créé n'était pas non plus applicable à tous les secteurs de l'activité humaine. Sous cette dernière présentation, la théorie du risque soulevait des objections importantes.

D'abord, la théorie du risque créé est envahissante. Si toute activité, quelle que soit la nature de l'avantage qu'on retire, engageait inconditionnellement la responsabilité civile de la personne qui l'exerce, l'action humaine pourrait être paralysée par crainte de voir sa responsabilité civile engagée dès la survenance du moindre dommage. En plus, détacher complètement la responsabilité civile de la faute risque de décourager le souci de prudence⁴¹. Par ailleurs, tout préjudice causé dans l'exercice d'une activité créatrice de profit n'est pas nécessairement générateur de responsabilité civile. Ainsi, un commerçant qui, par son agressivité, réussit à éliminer ses concurrents dans le respect des normes régissant la concurrence ne doit pas être tenu de compenser le préjudice subi par ces derniers.

Ensuite, il arrive que la victime soit lésée pendant qu'elle est en train, elle aussi, d'exercer une activité aussi ou plus profitable que celle du responsable du dommage. Comment justifierait-on, dans ce cas, le fait de mettre le poids de la réparation à la charge du seul auteur ?

Enfin, une autre objection tient à la résistance de la faute en matière de responsabilité. JOSSERAND avait soutenu que le droit civil n'avait qu'à faire de la faute et qu'il fallait la « jeter par-dessus bord ». Or, rien de tel ne s'est réalisé. Certes, des responsabilités civiles sans faute ont été créées dans divers domaines mais le rôle de la faute reste très considérable en matière de responsabilité civile.

⁴¹ R. CABRILLAC, *Cours de droit des obligations*, Paris, Dalloz, 2002, p.159.

La théorie du risque a supplanté la faute dans un vaste domaine, en particulier, celui des accidents. Cette conquête a été favorisée par son efficacité dans l'indemnisation des victimes. Elle a pu pallier l'inefficacité du système de la responsabilité civile fondée sur la faute⁴². Néanmoins, la théorie du risque n'est pas parvenue à évincer la faute. Celle-ci garde encore un vaste empire du droit de la responsabilité⁴³.

§ 2. THÉORIE DE LA GARANTIE

Plus récemment, devant les limites des théories déjà avancées, B. STARCK a proposé une autre théorie qui consiste à considérer le problème de la responsabilité civile essentiellement dans l'optique de la protection de la victime.⁴⁴ L'auteur n'approuvait pas les approches antérieures du fondement de la responsabilité. Il estimait que ses prédécesseurs ont eu tort d'enfermer le problème dans le dilemme faute ou risque et que le fait de ne pas bien poser la question a conduit à de mauvaises réponses.

Pour STARCK, le problème du fondement de la responsabilité civile revient à répondre à la question : pourquoi faut-il réparer les dommages causés à autrui ? Il fait constater que la doctrine antérieure ne recherche la réponse que du seul côté de l'auteur de ces dommages. Ainsi, les défenseurs de la théorie de la faute trouvent que c'est à l'auteur qu'il incombe de les réparer. Tandis que les tenants de la théorie du risque mettent la charge de la réparation à la personne qui profite de l'activité à l'origine du dommage. STARCK fit observer que les deux théories sont toutes subjectives parce qu'elles recherchent les raisons de condamner du côté de l'auteur du dommage. Il conclut que ce raisonnement est incomplet parce qu'il omet le point de vue de la victime.

STARCK proposa alors une autre démarche. Il partit de l'affirmation que toute

⁴² J-L. BAUDOIN, *La responsabilité civile*, 4^e éd., Les éditions Yvon blais Inc., Québec, 1994, p.86.

⁴³ Voir Ph. LE TOURNEAU, « La verdeur de la faute dans la responsabilité civile (ou la relativité de son déclin) », *R.T.D.C.*, 1988, p.505 ; Ch. RADE, « L'impossible divorce de la faute et de la responsabilité civile », *D.*, 1998, chron. 301 ; « Réflexions sur les fondements de la responsabilité civile », *D.*, 1999, chr.313 et 323.

⁴⁴ B. STARCK, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Paris, Rodstein, 1947 ; « Domaine et fondement de la responsabilité sans faute », *R.T.D.C.*, 1958, pp. 475 et s.

personne humaine a un droit à la sécurité, lequel est la résultante de deux droits fondamentaux : le droit à son intégrité physique et le droit à l'intégrité matérielle des biens qui lui appartiennent. Il fit remarquer que ces droits appellent nécessairement une garantie ; toute atteinte à chacun d'entre eux provenant d'autrui justifie en elle-même une sanction sans devoir considérer si l'auteur a commis une faute ou non, qu'elle soit la conséquence d'une activité profitable ou non. En matière civile, cette sanction consiste dans la réparation du dommage subi par la victime. En d'autres termes, la victime doit être inconditionnellement prémunie contre les conséquences des atteintes à son droit à la sécurité de sa personne et de ses biens. B. STARCK établit alors une distinction entre les dommages corporels et matériels, d'une part, et les dommages moraux et purement économiques, d'autre part. Selon lui, les premiers justifient, en eux-même, une réparation sans devoir rechercher la personne fautive ou créatrice de risque. Les seconds, par contre, ne seraient compensés que sur base de l'existence d'une faute.

La théorie de la garantie fut bien accueillie par la doctrine française pour son originalité et pour la systématisation qu'elle introduisait dans une matière particulièrement touffue⁴⁵. Toutefois, on lui reprocha une certaine distance avec le droit positif. Seule la loi malgache relative à la théorie des obligations s'en est littéralement inspirée. De plus, la conception dualiste du dommage ne reflète pas la pratique judiciaire. La jurisprudence ne prend pas encore systématiquement en considération la nature du préjudice pour décider les conditions de sa réparation. Mais il n'empêche que B. STARCK a été le précurseur d'un mouvement qui privilégie le droit à la sécurité corporelle et matérielle qui est à la base de la mutation du droit de responsabilité civile en un droit de réparation dans le domaine des accidents. Certains auteurs trouvent sa consécration dans les systèmes d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation instaurés notamment en France, en Belgique et au Québec. En effet, le régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière se base sur la devise « *la personne humaine avant tout* »⁴⁶. En Belgique, le Professeur J-L. FAGNART a écrit : « *toute atteinte à l'intégrité physique est source d'un dommage*

⁴⁵ Voir J. FLOUR & J-L. AUBERT, *Les obligations 2. Le fait juridique*, 8^e éd., Paris, Armand Colin, 2000, n° 82.

⁴⁶ T. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile : vingt ans après »,

intolérable ... Toute lésion du corps humain est vécue comme la pire des injustices »⁴⁷. En France, Y. LAMBERT-FAIVRE affirme « l'atteinte à l'intégrité corporelle constitue la summa injuria qui met en question la paix sociale »⁴⁸. Tels sont quelques exemples du triomphe de l'idée de primauté du droit à la sécurité de la personne humaine tant défendue par B. STARCK, dans sa théorie de la garantie comme fondement de la responsabilité civile.

§ 3. LA THÉORIE DU PROCUREUR GÉNÉRAL PAUL LECLERCQ

Le Procureur général Leclercq tenta de résoudre le problème de l'indemnisation des victimes de la circulation routière par la déduction d'une faute du fait de tuer ou de blesser une personne. Dans sa mercuriale de 1927, il exposa la thèse selon laquelle le conducteur qui tue ou blesse un piéton commet, de ce fait, un acte illicite⁴⁹. D'après lui, l'obligation de respecter l'intégrité corporelle d'autrui est un devoir strict qui ne permet aucune échappatoire. Dès lors, il n'est pas question d'exiger de la personne lésée de prouver la négligence ou l'imprudence de la personne qui a causé la mort ou des lésions corporels puisque ce fait établit, à lui seul, l'inexécution de l'un des devoirs essentiels qui s'imposent aux membres du corps social dans leurs rapports réciproques. Il soutient que les tribunaux qui constatent une atteinte à l'intégrité de la personne humaine devraient relever une « faute » à la charge de la personne qui a causé le dommage et la condamner à la réparation.

Ce point de vue remporta un succès au moment où il fut exposé. Il exerça temporairement une influence sur la jurisprudence belge. Mais il se heurta par la suite à une hostilité de la doctrine qui lui reprochait de vider la faute de tout contenu en l'identifiant au dommage dans le très vaste domaine des accidents corporels.⁵⁰

(1998), C. D., université de Laval, p.7.

⁴⁷ J-L FAGNART, *Les indemnisations sans égard à la responsabilité civile* (Actes du colloque 26 octobre 1999 organisé à l'ULB sous la coordination de J.-L. FAGNART), Bruxelles, Editions Kluwer, 1999, p.12.

⁴⁸ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Précis du droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, Paris, Dalloz, 2000, p.476.

⁴⁹ P. LECLERCQ, « Le conducteur qui tue ou blesse un piéton commet-il un acte illicite ? », *R.G.A.R.*, 1927, n° 167.

⁵⁰ H. MAZEAUD, « Une interprétation belge de l'art.1382 à propos des accidents d'automobile », *D.* 1928, ch. p.121 ; J. LIMPENS, « De la faute et de l'acte illicite en droit comparé », *Mélanges en l'honneur de Jean Dabin*, t.II, Bruxelles, Bruylant, 1963, p.723, n°23 ; Jos. GOEDSEELS, « L'article 1382 du code civil édicte-t-il une présomption de responsabilité civile », *R.G.A.R.*, 1928, 181, JAQUEMET, « De la responsabilité aquilienne », *R.G.A.R.*, 1928, n° 203.

Finalement, la thèse fut rejetée par la Cour de cassation⁵¹.

SECTION 3 : LES AVATARS DE LA FAUTE DANS LE DOMAINE DES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES EN DROITS FRANÇAIS ET BELGE

En France, l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est restée sous le régime des articles 1382 et 1383 jusqu'à l'arrêt Jand'heur⁵² qui a reconnu l'application de l'art.1384 al. 1 aux accidents d'automobiles. Ce dernier permit de dispenser la victime qui demande la réparation d'un dommage entraîné par un accident impliquant un véhicule automoteur de rapporter la preuve de la faute. Toutefois, la victime pouvait toujours baser son action en réparation sur l'art. 1382 lorsque le procès était introduit devant une juridiction pénale ou lorsque la victime s'estimait capable de rapporter la preuve de la faute de l'automobiliste.

En Belgique, l'application de l'art.1384 al.1 était soumise à la preuve du vice de la chose. Ainsi, le régime de la responsabilité du fait des choses était difficilement mis en œuvre par les victimes d'accidents impliquant les véhicules automoteurs. L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière fut assurée sur base des art.1382 et 1383 jusqu'à l'entrée en vigueur du régime d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route. Le régime des art. 1382 et 1383 est très exigeant et souvent considéré comme injuste pour la victime, en particulier lorsque le responsable est couvert par une assurance. En effet, il n'est pas toujours possible de fournir la preuve de la faute de l'automobiliste. Les victimes qui sont dans l'impossibilité de la rapporter ne sont pas indemnisées. Par ailleurs, quand bien même la faute de l'automobiliste serait prouvée, l'auteur de l'accident peut invoquer la faute de la victime pour obliger cette dernière à partager la responsabilité et à diminuer l'indemnité qui lui est due. Pour faciliter la reconnaissance du droit à réparation, la jurisprudence s'efforça d'affiner la notion de la faute. En France et en Belgique, le législateur relayea l'action jurisprudentielle en réduisant au strict minimum l'incidence de la faute de la victime sur l'indemnisation.

⁵¹ Cass., 22 août 1940, *Pas.*, 1940, I, 205.

⁵² Voir ch. réunies, 13 février 1930, D. P., 1930, 1, p.54.

§ 1. DÉFINITION DE LA FAUTE

De multiples définitions de la faute aquilienne ont été proposées par la doctrine^{53, 54}. La jurisprudence belge et française a adopté une notion pragmatique de la faute aquilienne. Deux types de situations sont envisageables. D'une part, la faute peut résulter d'une violation d'une obligation légale et réglementaire⁵⁵. Ainsi, par exemple, un automobiliste qui se rend coupable d'une infraction au code de la route à la base d'un accident commet une faute aquilienne. A ce niveau, il y a une différence importante entre la *common law* et les droits français et belge. La *common law* obéit à la théorie de l'illicéité relative ou de la relativité aquilienne selon laquelle chaque norme légale poursuivrait la protection d'une catégorie déterminée de personnes de telle manière que la responsabilité aquilienne serait conditionnée par cette finalité. En d'autres termes, une personne ne peut introduire une demande en responsabilité civile sur base d'une règle que si elle est incluse dans la catégorie des personnes dont cette règle est destinée à assurer la protection. Les droits français et belge, par contre, s'en tiennent à la relativité absolue.⁵⁶

D'autre part, la faute peut aussi résulter de la violation de l'obligation générale de prudence et de diligence conformes au comportement *in abstracto* du bon père de famille⁵⁷. A titre d'exemple, un conducteur d'un véhicule automobile peut engager sa responsabilité à cause de sa conduite imprudente sans pour autant avoir commis une infraction au code de la route.

Ainsi, la faute aquilienne peut être définie comme tout écart à l'attitude que l'on peut attendre d'une personne normalement diligente, consciencieuse et prudente. Il convient, à présent de déterminer ses éléments constitutifs.

⁵³ M. PUECH, *L'illicéité dans la responsabilité civile extra-contractuelle*, Paris, L.G.D.J., 1973, pp.168.

⁵⁴ *Rev. crit. de législ. et de jurisprud.* 1905, 283 et s.

⁵⁵ Cass. 3 octobre 1994, *J.T.*, 1995, p.26 ; *J.L.M.B.*, 1995, p.616 ; Cass. 22 septembre 1988, *Pas.*, 1989, I, 83 ; *J.T.*, 1989, p.110 ; *R.C.J.B.*, 1990, p.203

⁵⁶ P. OMMESLAGHE, *Cours de droit des obligations*, vol.2, Bruxelles, PUB, 1981-1982, p.289.

⁵⁷ A. ROBERT, *Les responsabilités*, tome 1, 1981, p.7 ; voir aussi, Cass. 26 novembre 1962, *Pas.* 1963, 397.

§ 2. LE CONTENU TRADITIONNEL DE LA FAUTE

En France et en Belgique, la doctrine traditionnelle enseigne que la faute comporte deux éléments : un élément objectif et un élément subjectif. Le premier ne soulève aucune difficulté. Le second suscite la question de savoir s'il est vraiment de l'essence de la faute. La remise en cause de ce dernier élément a entraîné l'érosion de la notion de faute jusqu'à l'avènement de ce qu'on a appelé la faute objective.

A. L'ÉLÉMENT OBJECTIF

En droits français et belge, la faute se caractérise fondamentalement par un élément matériellement constatable : un acte ou une abstention, considérée en soi comme incorrect. Cet élément objectif se traduit par la violation d'une norme légale ou réglementaire ou encore par la violation de l'obligation générale de prudence et de diligence.⁵⁸

B. L'ÉLÉMENT SUBJECTIF DE LA FAUTE : LA NOTION D'IMPUTABILITÉ

Selon la doctrine traditionnelle, la faute doit nécessairement comporter un élément subjectif qualifié soit de « moral », soit de « psychologique ».⁵⁹ Certains auteurs défendent qu'un acte fautif doit être imputable à son auteur. Pour que ce dernier puisse être responsable de ses comportements, il doit avoir agi en pleine capacité de conscience et de comprendre ce qu'il faisait⁶⁰. Cette conception de la faute est inspirée d'une vision individualiste de la responsabilité civile. Elle repose sur une adhésion implicite au postulat philosophique du « libre arbitre » et elle constitue le fondement même du système qui privilégie surtout la fonction punitive de la responsabilité civile. Le problème de l'imputabilité se pose surtout pour les enfants, les malades mentaux, les

⁵⁸ H. COUSY, « Wrongfulness in belgian tort law », *Unification of tort law: wrongfulness*, London, Kluwer law international, 1998, p.33; B. DUBUISSON, Note sous cass. 1ère ch., 26 juin 1998, *R.C.J.B.*, 2001, pp.34 et s.

⁵⁹ Voir notamment R. SAVATIER, *Traité de responsabilité civile en droit français*, Paris, L.G.D.J., 1951, n° 161 et s. ; R. RODIERE, *La responsabilité civile*, Paris, Rousseau, 1952, n°1407 et s. ; B. STARCK, H. ROLAND & L. BOYER, *Droit civil, Les obligations*, t.I, *responsabilité délictuelle*, 4è éd., Paris, Litec, 1991, n° 282 ; F.TERRE, Ph. SIMLER & Y. LEQUETTE, *Droit civil, Obligations*, 6 è éd., Paris, Dalloz, 1996, n° 700 ; A. SERIAUX, *Droit des obligations*, 2è éd., Paris, P.U.F., 1998, n°104.

⁶⁰ L. CORNELIS, *Principes du droit belge de la responsabilité extra-contractuelle*, vol.1, Bruxelles,

personnes ayant perdu le contrôle de leurs actes ou pouvant invoquer des faits justificatifs. La soumission de l'existence de la faute à la condition d'imputabilité fut à l'origine de l'irresponsabilité des personnes morales et des personnes privées de discernement. La condition servait de protection en faveur des sujets de droit qui, en raison de leur état mental, n'étaient pas considérés comme pouvant assumer les conséquences de leurs actes⁶¹. En revanche, cette solution était défavorable à l'indemnisation des victimes des actes commis par de telles personnes. Elle fut corrigée en consacrant la responsabilité des personnes morales et en supprimant ou en réduisant l'irresponsabilité des personnes privées de discernement.

La responsabilité des personnes morales fut admise sans devoir modifier le contenu de la faute. Pendant un certain temps, la personnalité morale fut considérée comme une fiction. La théorie de la fiction des personnes morales était fondée sur la limitation du concept « personne » à l'unique signification d' « être humain ». Partant de cette prémisse, des auteurs ont conclu que l'homme seul, en chair et os, peut être une personne et qu'attribuer la personnalité à tout individu autre qu'un homme ne peut s'expliquer autrement que par une abstraction⁶². Cette théorie avait pour résultat d'exclure la responsabilité civile des personnes morales parce que ces dernières étaient considérées comme dénuées d'une volonté qui leur soit propre. En conséquence, seuls les représentants de la personne morale pouvaient engager la responsabilité des actes commis par le groupement. Cette solution était en harmonie avec la fonction moralisatrice de la responsabilité civile consistant à dissuader les comportements fautifs des animateurs de la personne morale. Toutefois, elle allait à l'encontre des intérêts des victimes. La négation de la responsabilité civile des personnes morales avait pour conséquence de faire peser le poids de la réparation des dommages qu'elles causent non pas sur leur patrimoine, généralement plus consistant, mais sur celui de leurs représentants, souvent plus faible.

La doctrine évolua en reconnaissant la réalité de la personnalité juridique de la personne morale. Actuellement, les personnes morales doivent être tenues de leurs obligations : leur responsabilité civile peut être parfaitement engagée. Cette solution est favorable à

Bruylant, 1990, p.25.

⁶¹ L. CORNELIS, *op. cit.*, p.26.

⁶² J. GUYENOT, *La responsabilité des personnes morales, publiques et privées*, Paris, L.G.D.J.,

l'indemnisation des victimes dont les créances d'indemnités sont garanties par des personnes considérées comme plus solvables que les personnes physiques isolées.

§ 3. OBJECTIVATION DE LA FAUTE PAR LES LÉGISLATEURS FRANÇAIS ET BELGE

Une deuxième conséquence de l'exigence de la notion d'imputabilité était l'irresponsabilité de l'infans et de l'aliéné. Selon la doctrine classique, rien ne pouvait être reproché à la personne qui n'a pas conscience de ce qu'elle fait. L'enfant en bas âge et l'aliéné n'étaient pas, en principe, responsables de leurs actes⁶³. Un mineur ne pouvait être responsable de ses délits que s'il a atteint l'âge de la raison tandis qu'un aliéné ne l'était que s'il avait agi pendant la période de lucidité. Dans tous les cas, la condition de discernement était nécessaire pour qu'une personne puisse engager sa responsabilité. Sinon, l'acte objectivement incorrect n'était pas considéré comme fautif au sens juridique du terme parce qu'il ne pouvait être subjectivement imputé à son auteur.⁶⁴

Une partie de la doctrine était opposée à l'exigence de l'imputabilité comme élément constitutif de la faute. Elle soutenait que la constatation d'un écart de conduite ou de la transgression des règles imposées par les règles juridiques suffit par elle-même à caractériser la faute civile sans devoir scruter l'état d'esprit de l'agent⁶⁵. A. TUNC allait jusqu'à mettre en doute la possibilité voire la légitimité d'un jugement moral ou psychologique de l'auteur d'une faute⁶⁶. Suivant cette dernière conception, une personne morale, un malade mental, un mineur, un vieillard, un infirme...pouvaient parfaitement répondre de leurs actes. Cette solution était justifiée par la nécessité de protéger les victimes contre les comportements anormaux même s'ils ne heurtent pas la conscience de ceux qui les adoptent.

1959, pp.76 et s.

⁶³ J. LAFON, *La responsabilité du fait des malades mentaux*, Paris, L.G.D.J., 1960 ; A. MEURISSE, « De l'influence des états mentaux et de la maladie sur la responsabilité civile », *S.* 1959, chr.13 ; X. BLANC-JOUVAN, « La responsabilité de l'infans », *R.T.D.C.*, 1957, p. 78.

⁶⁴ Civ. 3è, 30 octobre 1969, *Bull. civ.*, III, n°694 (rendu sur un pourvoi antérieur à la réforme de 1968) ; civ.2è, mai 1959, *Bull.civ.*, II, n°s 226 ; Aix 18 février 1962, *JCP*, 1962, II, 12892, note SAVATIER, Trib. Instance Charolles 13 mars 1970, *JCP*, 1970, II, 16354.

⁶⁵ G. MARTY & P. RAYNAUD, *op. cit.*, n° 464 ; H. L & J. MAZEAUD & F. CHABAS, *Leçons de droit civil*, t.II, 1^{er} vol., Paris, Montchrétien, 1981, n° 448 et 449 ; Ph. LETOURNEAU & L. CADIET, *Droit de la responsabilité*, Paris, Dalloz, 1996, n°3066 et s.

⁶⁶ A. TUNC, *La responsabilité civile*, 2 è éd., Paris, Economica, 1989, p.108

Les législateurs français et belge ont adopté une position favorable à l'objectivation de la faute.

En France, une intervention du législateur a supprimé la condition d'imputabilité des malades mentaux. Selon l'article 489-2 du code civil français introduit par la loi du 3 janvier 1968 : « *Celui qui a causé un dommage à autrui, alors qu'il était sous l'empire d'un trouble mental n'en est pas moins obligé à réparation* ». Mais la jurisprudence n'a pas appliqué ce texte aux enfants. Le discernement restait toujours exigé pour que la responsabilité civile d'un enfant soit engagée. Toutefois, une partie de la doctrine était favorable à la consécration de la responsabilité civile des infans.⁶⁷ Par une série d'arrêts rendus par son assemblée plénière, la Cour de cassation fit un revirement de jurisprudence en approuvant que les juges n'étaient pas tenus d'examiner la capacité de discernement d'un enfant avant de décider l'engagement de sa responsabilité civile⁶⁸.

En Belgique, le législateur et la jurisprudence ne sont pas allés aussi loin. L'article 1386 bis du code civil belge introduit par la loi du 16 avril 1935 dispose : « *Lorsqu'une personne se trouvant dans un état de démence, ou dans un état grave de déséquilibre mental ou de débilité mentale la rendant incapable du contrôle de ses actions, cause un dommage à autrui, le juge peut la condamner à tout ou partie de la réparation à laquelle elle serait astreinte si elle avait le contrôle de ses actes. Le juge statue selon l'équité, tenant compte des circonstances et de la situation des parties* ». La loi belge accorde donc au juge de pouvoir conclure à la responsabilité civile délictuelle d'un malade mental mais elle lui donne en même temps la faculté de tempérer cette responsabilité, selon l'équité.⁶⁹ La jurisprudence a précisé que, pour l'application de l'article 1386bis du code civil, il n'est pas exigé que la personne considérée soit entièrement incapable d'accomplir un acte sensé ; il suffit que le contrôle de ses actes

⁶⁷ Ph. LE TOURNEAU, « La responsabilité civile des personnes atteintes d'un trouble mental », *JCP*, 1971, I, 2401 ; G. VINEY, « Réflexions sur l'art. 489-2 du code civil », *R.T.D.C.*, 1970, p.251.

⁶⁸ Ass.plén. 9 mai 1984, *D.*, 1984, p. 525, concl. Cabannes, note F.CHABAS ; *JCP*, 1984. II.20256, note P.JOURDAIN ; *R.T.D.C.*, 1984, 508, obs. HUET ; Pour les commentaires de ces arrêts, voir H. MAZEAUD, « La « faute objective » et la responsabilité sans faute », *D.*, 1985, p.13 ; R. LEGEAIS, « Le mineur et la responsabilité civile, à la recherche de la véritable portée des arrêts de l'assemblée plénière du 9 mai 1984 », *Mélanges CORNU*, Paris, PUF, 1994, p.253 ; voir dans le même sens que les arrêts du 9 mai 1984, cass. civ., 2^e, 28 février 1996, *Bull. civ.*, II, n°54 ; *D.* 1996, p.602.

⁶⁹ L. CORNELIS, *Les principes du droit belge de la responsabilité extra-contractuelle, L'acte illicite*, Bruxelles, Bruylant, 1991, p.27

ait sérieusement diminué.⁷⁰ L'article 1386bis du code civil confère au juge le pouvoir de condamner le dément à tout ou partie de la réparation à laquelle il aurait été astreint s'il avait eu le contrôle de ses actes. Le juge peut prendre en considération la situation matérielle respective de la victime et du dément. Il va généralement tenir compte de l'existence d'une assurance.⁷¹ Il a été jugé que la démence n'exclut pas nécessairement l'intention ou la volonté de commettre un acte. Chez le dément, cette intention et cette volonté peuvent s'être formées dans son esprit, avoir déterminé son acte et être révélées par les circonstances dans lesquelles cet acte a été accompli.⁷²

En droit belge, la faculté de discernement reste une condition de responsabilité pour les mineurs d'âge⁷³. Lorsque le comportement d'un enfant entraîne un dommage, le juge doit rechercher si l'enfant pouvait apprécier les conséquences de ses actes et comprendre si ces derniers portaient ou non atteinte aux normes générales de prudence⁷⁴. L'appréciation du point de savoir si l'enfant a atteint l'âge de discernement se fait *in concreto*, sur base des possibilités de chaque enfant pris séparément.⁷⁵

L'objectivation de la faute, observée en droit français et, dans une certaine mesure, en droit belge répond à la préoccupation déjà évoquée de garantir l'indemnisation aux victimes, en particulier, en cas de dommages corporels.⁷⁶

§ 4. LA PREUVE ET LE CRITÈRE DE LA FAUTE

A. LA PREUVE DE LA FAUTE

En principe, la charge de la preuve de la faute incombe à la victime qui demande réparation en vertu de la règle *actori incumbit probatio*.⁷⁷ S'il subsiste un doute, celui-ci profitera au défendeur.

La preuve de la faute peut être faite par tous les moyens de droit admis au regard des

⁷⁰ Liège, 24 mars 1995, *Bull. ass.*, 1995, p.423 ; *Rev. rég. dr.*, 199, p.287 ; Liège, 27 janvier 1993, *J.L.M.B.*, 1993, p.1030.

⁷¹ Gand, 21 avril 1989, *R.W.*, 1989-90, p.886.

⁷² Bruxelles, 8 juin 1988, *J.L.M.B.*, 1988, p.1558.

⁷³ Corr. Liège, 25 novembre 1991, *J.J.P.*, 1991, 385 ; *Bull. ass.*, 1993, p.60 ; Voir également J.- L. FAGNART, « Chronique de jurisprudence, *J.T.*, 1985, p.301.

⁷⁴ Cass. 16 février 1984, *Pas.*, 1984, I, 6841 ; Bruxelles, 21 mars 1984, *R.G.A.R.*, 1985, n°10978 ; Liège, 24 mars 1986, *Jur. Liège*, 1986, 537

⁷⁵ L. CORNELIS, *op. cit.* p.27.

⁷⁶ L. CORNELIS, *op. cit.* p.50.

⁷⁷ L. CORNELIS, *op. cit.* p.52.

faits juridiques. Dans le domaine de la responsabilité civile automobile, les procès-verbaux de gendarmerie ou de police constituent un excellent moyen de preuve, qui permet aux juges d'asseoir leur conviction sur un récit impartial de constatations faites sur les lieux de l'accident et sur des déclarations recueillies « à chaud » auprès des auteurs présumés, des victimes (s'il est possible de les entendre) et même des témoins. Les procès-verbaux sont, de ce fait, très importants dans le traitement des dossiers relatifs à l'indemnisation. Toutefois, la gendarmerie ou la police qui les détient traîne souvent à les transmettre aux personnes intéressées. Ce retard est un des facteurs les plus importants de la lenteur de la procédure d'indemnisation dont les victimes se plaignent souvent.⁷⁸

La victime peut aussi recourir aux témoignages des personnes qui ont vu l'accident se produire, de celles qui ont constaté la présence d'indices révélateurs ou de celles qui ont entendu la version des témoins oculaires⁷⁹. Les juges peuvent aussi fonder leur conviction sur des présomptions, c'est-à-dire sur un faisceau de faits leur paraissant suffisamment solide pour constituer une preuve même si celle-ci n'a pas été rigoureusement rapportée. Lorsque la cause réelle du dommage n'a pas pu être établie, le plaideur qui prétend se baser sur la faute de son adversaire est débouté et la victime n'est pas indemnisée.

En revanche, le plaideur auquel on impute la faute peut lui aussi utiliser tous les moyens de droit pour combattre la prétention de son adversaire et prouver son absence de faute. Le cas échéant, le défendeur peut invoquer une cause qui lui est étrangère tels la force majeure ou le fait d'un tiers.

B. LE CRITÈRE D'APPRÉCIATION DE LA FAUTE

Toute faute suppose une discordance entre le fait d'une personne et ce qu'elle aurait dû faire. Pour déterminer si un comportement est fautif, le juge doit adopter un système de référence pour le deuxième terme de la comparaison. Deux approches sont envisageables : l'appréciation *in concreto* et l'appréciation *in abstracto*.

La première consiste à prendre en considération toutes les particularités de la personne

⁷⁸ R.O. DALCQ, « Réflexions sur le droit de la responsabilité civile », *J.T.*, 1982, p.158.

⁷⁹ J. BEDOUR, *Précis des accidents d'automobiles*, 6^e éd., Paris, L'argus, 1977, p.212.

dont le comportement est jugé. Le juge tient compte du caractère et des aptitudes de l'individu dont la responsabilité est alléguée. Une telle approche présente l'inconvénient le risque de tolérer l'imprudence et la maladresse sous le motif que ces dernières sont habituelles à l'auteur de la faute.

La seconde consiste à juger le comportement de l'auteur de l'acte dommageable en se fixant pour modèle, un comportement d'un type abstrait, celui de l'individu normalement prudent et avisé. Une telle approche a pour désavantage de juger un comportement sans considérer les circonstances réelles dans lesquelles l'auteur étaient placé.

Aucune de ces deux méthodes ne doit donc être appliquée sans nuances. Généralement, les textes n'indiquent pas la norme de conduite, les tribunaux jugent les comportements des personnes, *in abstracto*, par rapport au modèle de l'homme raisonnable et avisé. Différentes raisons sont avancées pour justifier cette référence.

D'abord, l'appréciation *in abstracto* de la faute repose sur le postulat moral et philosophique du libre arbitre de l'homme, de la possibilité pour lui d'opérer un choix entre le bien et le mal, et de s'y conformer.⁸⁰

Ensuite, on estime qu'il est inadéquat de tenir compte des particularités de l'auteur d'un fait dommageable car dès que le juge entre dans la personnalité de l'agent, il devient totalement incapable de le condamner.⁸¹

Enfin, le critère de l'homme prudent et avisé garantit sécurité minimale en accordant à chacun le droit d'exiger des autres un comportement raisonnable. De plus, ce critère permet au droit de la responsabilité de remplir sa fonction préventive. Il exige aux malhabiles, aux maladroits, aux inaptés et aux incompetents de se surpasser afin de se comporter en bon père de famille. Ainsi, certains dommages peuvent être prévenus. Tous les systèmes juridiques qui admettent la notion de faute dans la responsabilité civile adoptent ce modèle abstrait.⁸²

Cependant, la référence à la conduite normale du bon père de famille est parfois corrigée par la prise en considération des données concrètes ayant influencé le comportement de l'auteur d'un acte dommageable. Ainsi, pour juger le comportement d'un automobiliste, le juge doit tenir compte de la formation théorique et pratique dont

⁸⁰ B. STARCK, H. ROLAND et L. BOYER, *op.cit.*, n° 308.

⁸¹ H. et L. MAZEAUD et A.TUNC, *Traité de la responsabilité civile*, t.I, 6^e éd., Paris, Montchrestien, 1965, n°417.

le conducteur d'une automobile doit bénéficier.

La controverse surgit seulement au niveau de la question de savoir si l'on doit tenir compte des caractéristiques tant physiques que psychologiques et sociales de l'individu. Prenons le cas, d'un conducteur qui cause un accident à la suite d'un brusque coup de volant effectué pour éviter un obstacle dont il a mal évalué la distance. Le juge qui apprécie son comportement doit-il tenir compte de sa mauvaise vision ou de sa nervosité naturelle ? Deux considérations peuvent guider la réponse apportée à cette question.

D'une part, il n'est pas équitable de condamner l'auteur des dommages sur base des insuffisances inhérentes à sa nature et contre lesquelles il ne pouvait pas se prémunir. En se conformant à cette opinion, le jugeait adopterait une appréciation *in concreto*. Le défaut de vision du conducteur serait pris en considération. Il pourrait échapper à la condamnation et les victimes ne seraient pas indemnisées.

D'autre part, il n'est pas juste de faire supporter par la victime les conséquences des inaptitudes de l'auteur des dommages. Placé sous cet angle, le juge appréciera *in abstracto* le comportement du conducteur suivant le modèle de la personne normalement prudente. Le conducteur sera ainsi condamné et les victimes indemnisées.

Il ressort de ces deux positions une confrontation entre les deux fonctions de la responsabilité civile : la fonction répressive, mieux garantie par l'appréciation *in concreto* et la fonction indemnitaire, mieux assurée par une appréciation *in abstracto*. La doctrine civiliste est majoritairement favorable à l'appréciation *in abstracto*.⁸³

§ 5. UNITÉ DANS LA DIVERSITÉ DES FAUTES AQUILIENNES : RÉDUCTION DU RÔLE DE LA FAUTE DANS LE DOMAINE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

Il existe une diversité de fautes. Toutefois, malgré la diversité sous laquelle se présente la faute civile en matière de responsabilité civile, toute faute, même la plus légère,

⁸² H. et L. MAZEAUD et A. TUNC, *op. cit.* n°s 441 à 444.

⁸³ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les conditions*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 1998, p.354.

engage la responsabilité de son auteur⁸⁴. La Cour de cassation de Belgique a cassé un jugement qui avait diminué la responsabilité d'un automobiliste au motif qu'il n'avait pas commis une faute *grave*⁸⁵. Le principe de l'unité de la faute civile est contesté dans certains domaines où le dommage peut résulter d'une simple erreur à laquelle tout « bon père de famille » est susceptible d'être la proie. Il en est ainsi en matière d'accidents de la circulation routière. Les nouveaux régimes d'indemnisations instaurés en France et en Belgique y ont dérogé.

Sur base de la règle de l'unité de la faute civile, la jurisprudence a évolué vers un renforcement de la responsabilité civile par l'affinement de la notion de faute. Eu égard à la multiplication des accidents, à l'impératif de réparation et au développement de l'assurance, la jurisprudence française et belge a été amenée à élargir le concept de faute parfois en usant des artifices afin d'assurer l'indemnisation des victimes.⁸⁶ Ainsi, les tribunaux ont été conduits à considérer comme fautifs des comportements qui n'auraient pas justifié une action en responsabilité si la notion de faute avait été interprétée de façon stricte⁸⁷. La doctrine belge, française et anglaise ont particulièrement dénoncé cette tendance en souhaitant que l'évolution ne se réalise plus par l'*affinement*⁸⁸ de la notion de faute mais par des techniques adaptées à l'évolution de la société.

En matière d'accidents d'automobiles, A. TUNC suggéra une distinction entre la simple erreur et la faute que ne doit pas commettre le « bon père de famille »⁸⁹. En conséquence, Tunc proposa un système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière détachée de la faute. Les réformes opérées en France et en Belgique s'en sont inspirées.

⁸⁴ Cass. 21 mars 1955, *Pas.*, 1955, 799 ; cass. 12 décembre 1968, *Pas.*, 1969, 352.

⁸⁵ Cass. 8 octobre 1973, *Pas.*, 1974, p.129.

⁸⁶ R.O. DALCQ, « Réflexions sur le droit de la responsabilité civile », *J.T.*, 1982, p. 157 et la jurisprudence citée.

⁸⁷ R. DALCQ, « Sources et finalité du droit de la responsabilité civile ou de la responsabilité pour faute à la responsabilité objective », *Responsabilité professionnelle et assurance des risques professionnels* (ouvrage collectif), Bruxelles, Larcier, 1975, pp.21 et s.

⁸⁸ R.O. DALCQ, B. HANOTIAU et D. PHILIPPE, « Tendances du droit de la responsabilité », *R.I.D.C.*, 1983, p.33.

⁸⁹ A. TUNC, *La responsabilité civile*, 2^e éd., Paris, Economica, 1989, n° 149.

CHAPITRE II : ATTÉNUATION DES CARACTÈRES DU PRÉJUDICE RÉPARABLE ET EXPANSION DE L'INDEMNISATION

En France comme en Belgique, la doctrine et la jurisprudence s'accordent sur la nécessité d'un préjudice pour reconnaître une dette de réparation sur base des règles de responsabilité civile.⁹⁰ Pour prétendre à l'indemnisation, la victime doit apporter la preuve du préjudice dont elle se plaint. Toutefois, il ne suffit pas d'alléguer n'importe quel préjudice. Pour être réparable, celui-ci doit revêtir certains caractères. Dans le but de faciliter l'indemnisation des victimes, la jurisprudence a procédé à l'assouplissement des conditions exigées pour qu'un préjudice soit considéré comme réparable. Cet infléchissement a eu pour effet de multiplier les préjudices et les personnes indemnisables et, par conséquent, d'augmenter le coût de l'indemnisation.

SECTION 1 : NOTION ET CATÉGORIES DE PRÉJUDICES RÉPARABLES

Au niveau du préjudice, la tendance favorable à l'indemnisation des victimes s'est traduite par l'extension de la notion de préjudice et la prolifération des dommages réparables résultant de la création des préjudices nouveaux par la jurisprudence. Cette évolution est particulièrement prononcée en France et en Belgique.

§ 1. EXTENSION DE LA NOTION DU PRÉJUDICE

On définit le préjudice comme la différence négative existant entre deux situations, celle de la victime après le fait dommageable et celle dans laquelle la victime se serait trouvée n'eut été la survenance de l'accident⁹¹. La notion de préjudice a été interprétée de manière extensive pour favoriser l'indemnisation d'un plus grand nombre de victimes. En Belgique, cette extension a été amorcée par l'arrêt de la Cour de cassation

⁹⁰ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité civile*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 1998, p.3 ; J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence, 1985-1995*, Bruxelles, Bruylant, 1997, p.21.

⁹¹ L. CORNELIS & I. VUILLARD, *Responsabilités, Traité théorique et pratique, titre I, dossier 10, Le dommage*, E. Story-Scientia, 2004, p.4.

du 16 janvier 1939.⁹² Avant cette décision, le préjudice consistait en une lésion d'un droit. Dès lors, pour se prononcer sur l'existence d'un préjudice, la première démarche était d'établir l'existence d'un droit auquel il avait été porté atteinte. Cette conception du préjudice pouvait donner lieu à une interprétation relativement extensive qui ne se limitait pas à la l'atteinte portée aux seuls droits civils. Mais un arrêt de la Cour de cassation du 21 mars 1935 avait restreint la notion de droit lésé à celle de droit civil, un droit sanctionné par une action en justice.⁹³ Par l'arrêt du 16 janvier 1939, la Haute juridiction modifia radicalement sa jurisprudence en considérant « *que l'article 1382 du code civil ne subordonne pas à l'existence d'un droit muni d'une action en justice l'obligation de réparer le dommage causé par un fait illicite* ».

Actuellement, il peut y avoir dommage même s'il n'y a pas lésion d'un droit⁹⁴. Il suffit d'une lésion d'un intérêt légitime et stable pour qu'il y ait préjudice. La perte d'un avantage qui n'est pas nécessairement protégé par une action en justice spécifique permet d'obtenir la réparation du dommage si cet intérêt présente une suffisante stabilité.

La nouvelle conception du dommage initiée par l'arrêt du 16 janvier 1939 permit d'étendre le cercle des personnes pouvant prétendre à l'indemnisation. Toutefois, pendant un certain temps, la jurisprudence belge s'opposa à la réparation du préjudice subi par la concubine en raison du décès accidentel de son compagnon. Mais avec l'évolution de mœurs, elle finit par reconnaître son indemnisation.

Cette conception très large du dommage réparable est encore plus prononcée en droit français⁹⁵.

⁹² Cass. 16 janvier 1939, *Pas.*, 1939, I, 25.

⁹³ Cass. 21 mars 1935, *Pas.*, 1935, I, 194.

⁹⁴ J.L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p.21.

⁹⁵ G.VINEY & P. JOURDAIN, *op. cit.*, p.9.

§ 2. CATÉGORIES DE PRÉJUDICES RÉPARABLES

La doctrine distigue quatre types de dommages⁹⁶ : le dommage matériel résultant de l'atteinte aux biens, le dommage corporel résultant de l'atteinte aux personnes, le dommage immatériel (ou dommage purement financier) pouvant exister en dehors de toute atteinte aux biens ou aux personnes et le dommage écologique résultant d'une atteinte à la nature.

Un accident de la circulation routière est généralement à l'origine des deux premiers types de dommages : le dommage matériel et le dommage corporel. Le premier est économique ou patrimonial. Le second comporte une composante économique et une composante non économique ou extrapatrimoniale. Ainsi, dans le but de faire comprendre notre exposé, il y a lieu de distinguer deux catégories de préjudices réparables dans le cas d'un accident de la route : les préjudices économiques renfermant le préjudice matériel *stricto sensu* et la composante économique du dommage corporel, d'une part et les préjudices non économiques ou moraux, d'autre part⁹⁷.

A. LES PRÉJUDICES ÉCONOMIQUES

Sous cette catégorie, on range certains préjudices résultant d'atteintes à l'intégrité physique, appelés préjudices corporels, et ceux résultant d'atteintes au seul patrimoine.

a. LE PRÉJUDICE MATÉRIEL STRICTO SENSU

Tout préjudice résultant de la perte, de la détérioration et de la dépréciation d'un bien est, en principe, indemnisable. Le préjudice consistant dans l'impossibilité d'utiliser un bien pendant un certain temps est également susceptible d'ouvrir un droit à réparation.⁹⁸

⁹⁶ J. L. FAGNART, *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la responsabilité*, vol. 2, livre 1 bis, Story-Scientia, 2004, p.29.

⁹⁷ Pour l'explication de la préférence de la distinction à la distinction classique « préjudices patrimoniaux et préjudices extra-patrimoniaux », voir J.-L. FAGNART, « Définition des préjudices non économiques » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège, le 16 septembre 2004, Editions du Jeune Barreau de Liège, Liège, 2004, p.33.

⁹⁸ Civ. 3 è, 23 juin 1993, *Bull. civ.*, III, n°102, voir aussi, B. BRUYR, « Les éléments du dommage réparable, privation de jouissance du véhicule accidenté », *R.G.A.R.*, 2001, 13336 ; Ch. LAPOYADE-DESCHAMPS, « La réparation du préjudice économique pur en droit français », *R.I.D.C.*, 1998, p.367.

En matière de circulation routière, les préjudices matériels *stricto sensu* consistent dans les pertes résultant de la détérioration ou de la destruction des véhicules et dans la dégradation d'autres biens éventuels.

b. LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DES ATTEINTES À L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE DE LA PERSONNE⁹⁹

Les droits belge et français admettent la compensation de toutes les dépenses occasionnées par les soins à administrer au blessé¹⁰⁰, celle des pertes de gains¹⁰¹ ou d'espoirs de gains¹⁰² dues à l'incapacité professionnelle temporaire ou permanente¹⁰³, ainsi que des dépenses rendues nécessaires par cette incapacité telle l'obligation de recourir à un personnel salarié pour exécuter les tâches que le blessé accomplissait auparavant ou des dépenses d'appareillage et de logement indispensables pour permettre au blessé gravement handicapé de mener une vie normale¹⁰⁴. Ils accordent également en cas de décès, le remboursement des frais funéraires¹⁰⁵.

Ces dernières années, les personnes victimes d'une incapacité importante sont indemnisées du préjudice ménager. Elles peuvent aussi bénéficier des dommages-intérêts pour compenser la perte résultant l'assistance d'une tierce personne. Ces postes de préjudices contribuent de manière considérable à l'augmentation du coût de l'indemnisation.

B. LES PRÉJUDICES NON ÉCONOMIQUES

a. CONTROVERSE AUTOUR DE LA RÉPARATION DU PRÉJUDICE MORAL

La réparation du préjudice moral a longtemps alimenté des discussions dans la

⁹⁹ Comité européen des assurances/ AREDOC, *Les grands principes de l'indemnisation du dommage corporel en Europe, étude comparative dans 9 pays européens*, Paris, CEA, 1996, pp.16 et s.

¹⁰⁰ G. VINEY, *La responsabilité civile, les effets*, Paris, L.G.D.J., 1988, n°s 109 et s.

¹⁰¹ Crim., 18 mai 1993, *Bull. crim.*, n°181 ; *Resp. civ. et assur.*, 1994, com. n°75.

¹⁰² Crim. 19 octobre 1974, *D.*, 1974, IR, p.250 ; Crim. 19 novembre 1974, *JCP*, 1975, IV, p.5 ; Crim. 4 décembre 1996, *JCP*, 1997, IV, 270 ; Soc. 5 février 1995, *JCP*, 1995, IV, 493, Civ., 2è, 7 février 1996, *JCP*, 1996, IV, 764.

¹⁰³ Y.CHARTIER, *La réparation du préjudice*, Paris, Dalloz, 1983, n°s 168 et s.

¹⁰⁴ Civ. 2è, 9 octobre 1996, *Resp.civ. et assur.*, 1996, com., n°383.

¹⁰⁵ Soc. 8 janvier 1981, *Bull. civ.*, I, n°22 ; Com. 1er juillet 1986, *JCP*, IV, p.267.

doctrine. Certains auteurs trouvaient choquant le fait de monnayer la douleur éprouvée suite au décès d'un être cher. En plus, ils considéraient la réparation du préjudice moral comme inefficace parce qu'elle ne parvient pas à effacer le dommage subi. En effet, le préjudice économique peut être parfaitement réparé. Un bien détérioré est susceptible d'être remis en état. Celui qui est complètement détruit peut être remplacé.

De même, le préjudice résultant d'une incapacité de travail est réparable, en compensant les revenus perdus par une indemnité. Pareille indemnisation n'est pas possible dans le cas d'un préjudice moral car la douleur ne s'efface pas au prix d'argent. Ainsi, depuis longtemps, une partie de la doctrine voulait limiter la réparation du préjudice extra-patrimonial à certains cas exceptionnels. Aubry et Rau préconisaient de la réduire au seul cas où le préjudice aurait été causé par une infraction.¹⁰⁶ Plus tard, d'autres auteurs ont proposé de ne réparer le préjudice moral qu'au cas où il aurait un contre coup matériel.¹⁰⁷

D'autres auteurs ont plutôt soutenu la réparation du préjudice moral, sous forme de peine infligée à la personne qui l'a causé et non comme une indemnisation de la personne lésée.¹⁰⁸ Ils ont reconnu que le dommage moral n'est pas susceptible de réparation ni en nature ni par équivalent. En revanche, ils ont fait remarquer qu'il serait choquant de voir la personne ayant causé un dommage à autrui échapper à toute sanction civile, compte tenu du caractère moral de ce préjudice. Ainsi, par exemple, une personne qui a causé un accident entraînant la mort d'un enfant échapperait à toute sanction civile pendant que celle qui a causé un accident entraînant des blessures subirait une lourde condamnation destinée à compenser le frais de soins et l'incapacité de travail définitive. Afin d'éviter ce paradoxe, ces auteurs ont défendu la condamnation de l'auteur du dommage moral à une sanction civile. Celle-ci permettrait de satisfaire le besoin de vengeance suscité par la souffrance d'un préjudice moral dans le groupe social de la victime.

S'il avait été admis, un tel fondement aurait conduit à la limitation du domaine de la réparation du dommage moral. Etant considérée comme une peine, la condamnation de

¹⁰⁶ Voir H.L. MAZEAUD & A. TUNC, *Traité de la responsabilité civile*, t.1, 6^e éd., Paris, Montchrestien, 1965, n°307.

¹⁰⁷ H. L. MAZEAUD & A. TUNC, *op. cit.*, n° 306.

¹⁰⁸ B. STARCK, *La responsabilité civile dans sa double fonction de garantie et peine privée*, 1947, pp.400 et s.

l'auteur du dommage moral serait exclu chaque fois que le responsable n'aurait pas commis de faute. Il en aurait été ainsi dans les cas de l'application de l'art. 1384 du code civil ou de la loi du 5 juillet 1985 en France et de l'art 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 en Belgique, si on se limite au seul domaine des accidents de la route.

En outre, la fonction de vengeance privée de la réparation du dommage moral ne serait efficacement remplie que si la condamnation s'applique au responsable en personne¹⁰⁹. Cette condition entraînerait l'exclusion du dommage moral de la couverture de l'assurance de responsabilité afin de préserver l'efficacité de la sanction. Pour la même raison, le régime de la responsabilité du fait d'autrui ne lui serait pas appliqué.

Enfin, en tant que peine, la réparation du dommage moral serait soumise au principe *no bis in idem* qui veut qu'une condamnation ne soit pas infligée plusieurs fois pour un fait unique. Le responsable d'un accident qui a entraîné des souffrances morales à plusieurs personnes ne pourrait pas être condamné à réparer le préjudice moral subi par chacune d'entre elles ; une seule condamnation suffirait pour purger la peine.

Ainsi, la théorie de la peine privée aurait eu pour effet de limiter considérablement les possibilités de réparation du préjudice moral. Une grande partie de la doctrine ainsi que la jurisprudence ne l'ont pas suivie. Jusqu'à nos jours, certains auteurs regrettent encore que cette position n'ait pas été soutenue par la doctrine dominante. Ils expliquent ce refus par le fait que la réparation du dommage moral est prise en charge par un assureur au même titre que le dommage matériel. Ils proposent alors d'exclure la réparation du dommage moral lorsque la responsabilité civile est engagée sans faute et de le réparer en cas de responsabilité pour faute mais avec l'interdiction de l'inclure dans la garantie d'assurance.¹¹⁰

Une autre tentative de cantonnement de la réparation du dommage moral a été menée par M-E Roujou de Boubée.¹¹¹ Selon cet auteur, pour que la réparation soit envisageable, il est indispensable que l'avantage attribué et l'avantage perdu soient, si pas de même nature, au moins de nature comparable. Il convient aussi que les deux

¹⁰⁹ J. FLOUR & J.-L. AUBERT, *Les obligations, t.2 : le fait juridique*, 8^e éd., Paris, Armand Colin, 2000, p.130.

¹¹⁰ J. FLOUR & J.-L. AUBERT, *op. cit.*, p.130.

¹¹¹ M.E ROUJOU DE BOUBÉE, *Essai sur la notion de réparation*, Paris, L.G.D.J., 1974, pp.124 et s.

types d'avantages aient une commune mesure. Sans cela, aucun équilibre entre la compensation et le préjudice n'est possible. Une indemnité qui n'a aucun rapport avec le préjudice ni en qualité ni en quantité serait arbitraire.

Ainsi, la réparation des préjudices moraux par l'octroi d'une somme d'argent est inadéquate parce qu'il est impossible de convertir le préjudice moral directement en unités monétaires. Les valeurs morales ne peuvent pas être traduites en espèces trébuchantes et sonnantes.

Ainsi, les seuls préjudices moraux réparables sont ceux qui se prêtent à une réparation en nature. C'est l'exemple de la diffamation dont l'équivalent moral trouve son expression dans la publication du jugement condamnant le diffamateur.

Dans le cadre de ses propositions de réforme du système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière, A. TUNC fit aussi des propositions dans le sens de la limitation des préjudices moraux indemnisables afin d'éviter l'alourdissement du coût de l'assurance. Il proposa d'établir une liste des préjudices moraux susceptibles d'être couverts par l'assurance automobile obligatoire et de sacrifier ceux dont la réparation est moins nécessaire pour assurer une juste indemnisation des victimes. Parmi les préjudices moraux à sacrifier figurait notamment le préjudice d'affection et, avec réserves, le *pretium doloris*.¹¹²

Toutes ces tentatives de cantonnement de la réparation du préjudice moral n'ont exercé aucune influence sur les droits positifs français et belge. Depuis longtemps, la jurisprudence française et belge reconnaît largement la réparation des préjudices moraux.¹¹³

Les défenseurs de la réparation du préjudice moral mettent en avant l'argument selon lequel la réparation d'un dommage ne l'efface pas toujours. Ils soutiennent que, parfois, la réparation prend la forme d'une satisfaction de remplacement.¹¹⁴ Ils avancent qu'il en est ainsi même en matière de dommage matériel, que lorsqu'il y a destruction

¹¹² A.TUNC, *La sécurité routière*, Paris, Dalloz, 1966, n°s 49 et 50 ; *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981, p.268.

¹¹³ Ch. Réunies, 25 juin 1833, S. 1833, I, 458, concl. Procureur général Dupin ; en Belgique, la réparation du dommage moral a été reconnu depuis un arrêt de la Cour de cassation du 17 mars 1881, voir *Pas.* 1881, I, 163.

totale d'un objet dont il n'existe pas de semblable sur le marché, la victime se contente d'une somme d'argent.

Toutefois, la réparation du préjudice moral cause des difficultés au niveau de l'application du principe de l'équivalence entre le préjudice et l'indemnité ainsi qu'au niveau des caractères que doit revêtir un dommage réparable. En effet, il n'y a pas lieu de chiffrer une douleur ; son appréciation est artificielle. En plus, il est difficile de vérifier la certitude d'un dommage moral. Devant la disparition d'un être cher, les individus adoptent divers comportements et l'intensité de la douleur éprouvée n'a pas de mesure. Dans cette situation, l'évaluation du préjudice subit une forte influence de la plaidoirie de la partie demanderesse et de la sensibilité du juge.

Malgré cette controverse autour de la réparation des préjudices moraux, cette dernière n'est plus discutée dans la plupart des systèmes juridiques. Mais il existe encore des arguments en faveur de la réduction de sa portée. Une certaine distinction est opérée. La doctrine est favorable à la réparation des préjudices résultant d'une atteinte à un attribut de la personnalité et dont les incidences, essentiellement morales, sont susceptibles d'avoir des conséquences sur le patrimoine. Concernant le reste des préjudices moraux, leur réparation demeure contestable et contestée.¹¹⁵ Cette distinction démontre la réticence à la réparation des préjudices moraux, à l'exception de ceux qui ont une incidence sur le patrimoine de la victime. La réticence à la réparation des préjudices moraux est justifiée davantage dans le cas des pays pauvres où les compagnies d'assurances ne disposent pas de ressources financières suffisantes pour couvrir la réparation intégrale des préjudices économiques. Ainsi, dans un colloque tenu à Bucarest, en 1995, le Professeur Guy LEVIE suggérait aux pays de l'Europe de l'Est de réparer prioritairement les préjudices économiques et de se passer de la réparation des préjudices non-économiques étant donné la faiblesse de leurs moyens financiers¹¹⁶. Ce choix me paraît logique et convenable pour la majeure partie des pays d'Afrique.

¹¹⁴ G. MARTY & P. RAYNAUD, *op.cit.*, n°314.

¹¹⁵ H. MCGREGOR, *International encyclopedia of comparative law*, vol. XI, chap.IX, *personal injury and death*, n°47.

¹¹⁶ Voir Actes du colloque de Bucarest, 1995, p.67.

b. INVENTAIRE DES PRÉJUDICES MORAUX INDEMNISABLES

En Belgique et en France, les préjudices moraux résultant d'atteintes à l'intégrité physique indemnisables sont multiples¹¹⁷. Il y a lieu de citer le préjudice physiologique, *pretium doloris*, le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément, le préjudice d'affection ...

Le préjudice physiologique est un dommage moral résultant de la diminution du potentiel physique ou psycho-sensoriel subie par la victime. En Belgique, ce préjudice est considéré comme le dommage moral *stricto sensu*. Traditionnellement, les tribunaux belges en font l'une des composantes de l'incapacité temporaire et de l'incapacité permanente.

La jurisprudence française et belge reconnaît l'indemnisation des souffrances endurées. Ces dernières peuvent être regroupées en deux catégories : les souffrances physiques et les souffrances morales. Selon, l'art. 11 de la résolution 75-7 du Conseil de l'Europe, « *la victime doit être indemnisée du préjudice esthétique, des douleurs physiques et des souffrances psychiques...* »

Les souffrances physiques sont liées aux traumatismes subis à cause de l'accident. Elles sont réparées aussi bien dans leurs manifestations antérieures et postérieures à la consolidation lorsqu'elles sont susceptibles de se prolonger.¹¹⁸ Elles sont réparées sous le poste de *pretium doloris*.

Les souffrances morales sont indemnisées sous différentes formes de préjudices : le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément, le préjudice sexuel, etc. Le préjudice esthétique est le dommage moral résultant d'une atteinte portée à l'aspect physique de la personne.¹¹⁹

¹¹⁷ Concernant la prolifération des préjudices non économiques et le risque d'entraîner une double indemnisation, voir P. LUCAS, « IPP et préjudices particuliers : double indemnisation ? », *Revue belge du dommage corporel*, 1998, 25, 3-4, 183 à 188.

¹¹⁸ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les conditions*, 2^e ed. Paris, L.G.D.J., 1998, p.39.

¹¹⁹ Voir par exemple Paris, 12 février 1992, *D.*, 1992, IR, p.141.

Le préjudice d'agrément résulte de la diminution des plaisirs de la vie causée par la difficulté de se livrer à certaines activités d'agrément, exercées par la victime avant l'accident (sport, loisirs, activités culturelles).

En plus de ces chefs de préjudice considérés comme classiques, la jurisprudence a créé d'autres rubriques notamment le préjudice juvénile¹²⁰ et le préjudice moral causé aux proches parents par l'obligation de soutenir une procédure longue et pénible afin d'obtenir réparation¹²¹. Avec le drame du SIDA, la jurisprudence a aussi reconnu un nouveau chef de préjudice moral appelé le préjudice spécifique de contamination.

c. ELASTICITÉ DU PRÉJUDICE D'AGRÉMENT

La notion du préjudice d'agrément est récente dans la jurisprudence. Elle n'y est apparue qu'à partir des années 1950¹²². Sa définition fit l'objet de controverses en doctrine et en jurisprudence. Jusqu'aux années 1970, le préjudice d'agrément était identifié à la perte de la possibilité d'exercer certaines activités de loisir. Tantôt les juges le déduisaient de l'impossibilité pour la victime de continuer à pratiquer un sport ou à exercer une activité artistique. Tantôt ils se contentaient de constater l'impossibilité générale de jouir des plaisirs d'ordre culturel, sportif, social, mondain, qui sont normalement accessibles aux personnes de l'âge et de la condition de la victime. C'était la conception dite restrictive. Cette dernière conférait une identité particulière au préjudice d'agrément. Il ne pouvait être confondu avec d'autres préjudices comme le préjudice esthétique ou les souffrances morales endurées.

Certains auteurs ont proposé une autre conception, plus large.¹²³ Selon cette dernière, le préjudice d'agrément traduisait l'ensemble des souffrances, gênes et frustrations ressenties dans tous les aspects de l'existence quotidienne en raison de la blessure et de ses séquelles. Au début, la Chambre sociale de la Cour de Cassation de France

¹²⁰ Paris, 19 mars 1959, *Gaz. Pal.*, 1959, 2, p.149 ; B. GAUTIER, « Le préjudice juvénile, aspect médico-légal », *JCP*, 1969.I. 2215.

¹²¹ Crim. 10 mai 1984, *D.* 1984, IR, p.447.

¹²² G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, Paris, L.G.D.J., 2001, p.261.

¹²³ M. LE ROY, « La réparation des dommages en cas de lésions corporelles : préjudice d'agrément et préjudice économique », *D.*, 1979, p.49 à 51; R. BARROT, « De la responsabilité à

s'opposa à cette conception parce qu'elle avait pour conséquence de diminuer l'assiette de recours de la sécurité sociale.¹²⁴ En revanche, elle était soutenue par la deuxième chambre civile et la Chambre criminelle. Plusieurs arrêts de ces deux juridictions déduisirent le préjudice d'agrément de la privation des agréments d'une vie normale.¹²⁵ Cette conception large étendait de manière considérable la notion de préjudice d'agrément¹²⁶. Celui-ci pouvait résulter de la privation de la joie qu'une personne peut tirer de l'exercice des diverses activités comme le jardinage, les promenades, les voyages, la chasse, la conduire automobile, la lecture, etc. Le préjudice d'agrément englobait aussi le préjudice juvénile, le préjudice sexuel, etc. La conception large donna ainsi à la jurisprudence la possibilité d'allonger la liste des préjudices moraux indemnisables et, par conséquent, d'augmenter le montant des indemnités allouées aux victimes.

En Belgique, la jurisprudence adopta la conception restrictive. En principe, le préjudice d'agrément est indemnisé sous la rubrique du préjudice moral *stricto sensu* sauf s'il revêt un aspect tout à fait particulier¹²⁷.

d. CONTROVERSE AUTOUR DE L'INDEMNISATION DU PRÉJUDICE D'AFFECTION

Le préjudice d'affection est le résultat de la souffrance morale entraînée par la mort ou les blessures d'un être cher. Au début, la réparation de ce préjudice fit l'objet de controverses au sein de la doctrine. Mais, son indemnisation finit par être admise. Il

¹²⁴ l'indemnisation du préjudice corporel », *Gaz. Pal.*, 1982, 1, doc. pp.310 et s. Soc., 9 novembre 1976, *Bull. civ.*, V, n°573 ; 13 décembre 1979, *Bull. civ.*, V, n°997 ; Soc., 16 novembre 1983, *D.*, 1984, p.446, note Y. CHARTIER ; 21 octobre 1985, *Bull. civ.*, V, n°478 ; *JCP*, 1986, IV, p.9 ; *D.*, 1986, IR, p.79.

¹²⁵ Crim., 3 avril 1978, *JCP*, 1979, II, 1968, note S. BROUSSEAU ; *R.T.D.C.*, 1979, p.800, Obs. G. DURRY ; Civ.2è, 20 mai 1978, *Bull. civ.*, II, n°131 ; 25 février 1981, *Bull. civ.*, II, n°43 ; *Gaz. Pal.*, 1981, panor., p.175, obs. F.CHABAS ; Crim., 9 mars 1982, *Bull. crim.*, n°71 ; 5 mars 1985, 3 arrêts, *Bull. crim.*, n°105, *D.* 1986, p.445, note H. GROUDEL ; Civ. 2è, 23 octobre 1985, *Bull. civ.*, II, n°163 ; 11 octobre 1989, *Bull. civ.*, II, n°178 ; *Resp. civ. et assur.*, 1989, comm. n°406 ; *Gaz. Pal.*, 1989, somm.184 ; Crim., 26 mai 1992, *Bull. crim.*, n°210 ; *Resp. civ. et assur.* 1992, comm. n°301 ; *JCP*, 1992 I.362, n°27 et s., obs. VINEY ; Civ. 2è , 23 juin 1993, *JCP*, 1993. IV. 2191.

¹²⁶ Civ. 2è, 2 juin 1980, *Bull.civ.* II, n° 162 ; Crim., 23 février 1988, *Bull. crim.*, n° 87 ; *D. comm.* n°299 ; 29 octobre 1991, *Resp. civ. assur.*, 1992, comm., n°5 ; Civ. 2è , 19 juin 1997, *Resp. civ. et assur.*, 1997, comm., n°288 ; 19 novembre 1998, *Resp. civ. et assur.*, 1999, comm. n°1.

¹²⁷ D. de CALLATAY, « Introduction aux méthodes d'indemnisation des préjudices moraux en droit belge, en cas de blessures comme en cas de décès », *Rapport du Colloque de l'AIDA tenu à Bucarest en 1995*, pp.260-261.

constitue un des préjudices moraux les plus souvent invoquées devant les tribunaux¹²⁸ et le cercle des personnes indemnisables au titre de ce préjudice n'a cessé de s'élargir.

Les opposants à la réparation du préjudice d'affection avancent qu'il est inconvenant de monnayer les valeurs morales et qu'il est même impossible d'attribuer une valeur monétaire à ce préjudice¹²⁹. Une autre objection contre la réparation du préjudice d'affection est tirée de la difficulté d'établir la liste des personnes qui peuvent invoquer une atteinte aux sentiments d'affection à l'occasion d'un accident corporel. Une large ouverture du cercle des personnes indemnisables aurait pour effet d'entraîner un coût de réparation difficile supportable par les assureurs.¹³⁰

En France, le cercle de personnes pouvant prétendre à l'indemnisation du chef du préjudice d'affection fut d'abord limité aux personnes unies par une relation de parenté ou d'alliance avec la victime directe¹³¹. Ensuite, la jurisprudence étendit le cercle en admettant l'indemnisation des personnes non membres de la famille, pourvu qu'elles apportent la preuve de la réalité du préjudice subi^{132, 133, 134}.

Concernant, le préjudice d'affection subi par la concubine, son indemnisation se heurta pendant longtemps à l'objection de l'illégitimité de l'intérêt lésé. La Chambre criminelle fut la première à lui accorder le droit à l'indemnisation, à condition qu'elle entretînt une relation stable et non adultérine avec la victime directe¹³⁵. La Chambre mixte l'emboîta le pas.¹³⁶ Même le Conseil d'Etat finit par suivre les deux autres

¹²⁸ J. FLOUR & J-L AUBERT, *Les obligations*, tome 2 : *Le fait juridique*, 8è éd., Paris, Armand Colin, 2000, p.128.

¹²⁹ G. MORANGE, « A propos d'un revirement de jurisprudence ... la réparation de la douleur morale par le Conseil d'Etat », *D.*, 1962, ch. p. 15.

¹³⁰ A. TUNC, *La sécurité routière*, Paris, Dalloz, 1966, n°49.

¹³¹ Req., 2 février 1931, *D.H.*, 1931, p.113 ; *JCP*, 1931. II.41 ; *S.* 1931. 1. 123 ; *DP*, 1931. 1.38, rapport Picon.

¹³² Pour les parents de fait, voir : *Crim.*, 6 juillet 1955, *Gaz. Pal.*, 1955. 2. 159 ; *Civ.* 2è, 4 mars 1964, *Gaz. Pal.*, 1964.1. 392 ; 18 mars 1965, *Bull. Civ.* II, n°289, p.198 ; *Gaz. Pal.*, 1965. 1. 430 ; *Civ.* 2è, 20 janvier 1967, *JCP*, 1968, II, 15510, note J.DUPICHOT.

¹³³ Pour les fiancés, voir : *Crim.* 5 janvier 1956, *D.* 1956, p.216 ; *JCP*, 1956. II. 9146 ; *Gaz. Pal.*, 1956, 1, 230 ; Paris, 14 janvier 1966, *Gaz. Pal.*, 1966.1.234.

¹³⁴ Pour les personnes qui démontrent un attachement manifeste à la victime directe, voir : *Crim.* 30 janvier 1958, *Gaz. Pal.*, 1958. 1.367 ; *Crim.* 20 mars 1973, *D.*, 1973, IR, p.101 ; *Bull. Civ.*, n°137, p.331.

¹³⁵ *Crim.*, 24 février 1959, *JCP*, 1959.II. 11095.

¹³⁶ *D.* 1970, p.205, note COMBALDIEU, *Gaz. Pal.*, 1970.1.163 ; *JCP*, 1970.II.16305, *Concl.* LINDON, note PARLANGE.

juridictions, depuis 1978.¹³⁷

Plusieurs décisions finirent même par lever l'exclusion du concubinage adultérin qui avait été maintenue en 1970.¹³⁸ Actuellement, l'exception fondée sur l'illégitimité de l'intérêt lésé ne peut être opposée à la concubine qui réclame la réparation du préjudice d'affection subi en raison de l'atteinte à l'intégrité physique portée à son compagnon. Il suffit qu'elle apporte la preuve de la réalité de l'affection lésée pour avoir droit à la réparation. Cette preuve peut être établie par tous les moyens de droit. Les tribunaux se montrent moins exigeants vis-à-vis de très proches¹³⁹ que vis-à-vis des parents éloignés ou des personnes sans relation de parenté.

Une évolution très libérale est aussi observée en droit belge. En Belgique, l'action en dommages-intérêts intentée par la concubine à la suite du décès de l'homme avec qui elle partageait la vie est un phénomène récent. De telles actions ont commencé après 1950. Le 21 mars 1958, un arrêt de la Cour de cassation de Belgique affirma ce qui suit: « *En faisant du mariage le fondement essentiel de la famille, le législateur a nécessairement refusé de reconnaître un caractère légitime aux avantages résultant des relations de nature précaire, nouées dans l'union libre ; (...) il s'en suit que le dommage résultant de l'atteinte portée au sentiment d'affection que se vouent des concubins, ne constitue pas un avantage légitime ; (...) la réparation de pareille dommage ne peut être poursuivie en justice* ». ¹⁴⁰ Toutefois, près d'une décennie après, la haute juridiction amorça un revirement dans son arrêt du 26 juin 1967 en décidant que si un homme et une femme vivent ensemble sans être unis par les liens du mariage civil, mais seulement par un mariage religieux dépourvu de valeur légale, l'avantage que la femme retire de la vie en commun n'est pas totalement illégitime.¹⁴¹ Il ressortait des motifs de l'arrêt que ce n'est pas le mariage religieux qui légitime les avantages

¹³⁷ CE Ass., 3 mars 1978, *Dame Muesser, Act. jur. dr. adm.*, 1978, p.232 et Ch. NAUVELANS et DUTHEILLET DE LAMOTHE, p.210.

¹³⁸ Crim.19 juin 1975, *D.*1975, p.679, note A. TUNC, Crim., 3 mai 1977, IV, p.166, *Riom*, 9 novembre 1976, *JCP*, 1979, II, 19107, obs. G. ALMAIRAC.

¹³⁹ J. DUPICHOT, *Des préjudices réfléchis nés de l'atteinte à la vie et à l'intégrité corporelle*, Paris, L.G.D.J., 1969, n°196.

¹⁴⁰ Cass., 21 avril 1958, *Pas.* 1958, I, 921 ; *J.T.*, 1958, p.564, note TAQUET ; *R.T.D.C.*, 1959, p.203, note RENARD ; *R.G.A.R.*, 1959, n°6245.

¹⁴¹ Cass., 26 juin 1967, *Pas.* 1967, I, 1260 ; *R.G.A.R.*, 1968, n°8002, note JF ; *R.T.D.C.*, 1972, p.232, n°14, obs. VIEUJEAN.

découlant de la vie commune. Ce dernier était pris en considération uniquement parce qu'il démontrait que les intéressés avaient voulu donner à leurs relations un caractère de stabilité et de pérennité.¹⁴² Dans sa Résolution du 14 mars 1975¹⁴³, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe reconnut que le droit à la réparation du dommage par ricochet appartient à la personne qui vivait en concubinage si leurs relations étaient stables et qu'il peut toutefois être refusé si leurs relations étaient adultères. La jurisprudence belge adopta cette solution. Par un arrêt du 19 décembre 1978, la Cour de cassation décida que les relations adultères allant à l'encontre des obligations résultant du mariage violent les dispositions légales d'ordre public. Il en résultait que la femme mariée ne pouvait réclamer des dommages-intérêts au responsable du décès de son concubin au motif qu'elle n'avait pas subi la privation d'un avantage légitime.¹⁴⁴

Saisie d'un pourvoi contre un arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles qui avait alloué des indemnités à titre de réparation du dommage matériel et moral, à une femme célibataire qui vivait en concubinage avec un homme non marié qu'elle comptait épouser, la Cour de cassation décida que, dès lors qu'il est établi que la partie civile était fiancée à la victime et qu'ils avaient l'intention de se marier, l'arrêt attaqué a pu considérer, sans violer les art.1382 à 1384 du code civil, que la faute commise par le prévenu a nécessairement privé la défenderesse en cassation « *du droit de se marier avec la personne de son choix* ». ¹⁴⁵

La Cour d'Appel de Liège fit évoluer la jurisprudence par son arrêt du 19 février 1987 en décidant d'allouer une indemnité au concubin non marié à la suite du décès accidentel de sa compagne qui était encore engagée dans les liens de mariage. Pour arriver à cette décision, la Cour procéda par une subtile distinction en soulignant que « *l'espèce soumise à la Cour ne concerne pas l'indemnisation d'un concubin marié qui aurait entretenu des relations allant à l'encontre de ses obligations résultant du mariage mais bien celle d'un concubin non marié -divorcé- qui demande réparation à*

¹⁴² J.-L. FAGNART, « L'évaluation et la réparation du préjudice corporel en droit commun (principes généraux- accidents mortels) », *R.G.A.R.*, 1994, 12248.

¹⁴³ § 15. b., de la Résolution (75) 7 adoptée par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe le 14 mars 1975 voir Conseil de l'Europe, *Réparation des dommages en cas de lésions corporelles et de décès* », Strasbourg, 1975.

¹⁴⁴ Cass. 19 décembre 1978, *Pas.* 1979, I, 472 ; *Bull. Ass.*, 1979, p.237 ; *R.G.A.R.*, 1981, n°10421.

¹⁴⁵ Cass. 30 novembre 1981, *Pas.*, 1982, I, 437 ; *R.G.A.R.*, 1982, n°10548.

la suite du décès de sa compagne qui, elle, était engagée dans les liens du mariage ».¹⁴⁶

Un pourvoi fut formé contre ce dernier arrêt et la Cour de cassation le rejeta en décidant « *que d'une part, l'adultère constitue une transgression du devoir de fidélité né du mariage et peut être cause de divorce ; que d'autre part, avant son abrogation par la loi du 20 mai 1987, l'article 390 du code pénal subordonnait la plainte de l'époux qui se prétendait offensé, à la poursuite ou à la condamnation du chef d'adultère ; que, si l'époux qui se prétend offensé peut se prévaloir du caractère illicite des relations illicites entretenues par son conjoint, il n'appartient à l'auteur responsable du décès de celui-ci de se prévaloir de cet élément pour se soustraire aux conséquences civiles de sa faute* ».¹⁴⁷

Dans la suite, la Cour de cassation continua à reconnaître à la concubine ou au concubin, même adultère¹⁴⁸, le droit de demander au responsable, la réparation du dommage subi par suite du décès de son compagnon ou sa compagne.

Le libéralisme de la jurisprudence française dans l'admission de la réparation du préjudice d'affection se manifesta également quant à la nature de l'atteinte qui peut entraîner un préjudice d'affection. La Cour de cassation reconnût qu'un préjudice d'affection peut être la conséquence tant du décès que des blessures d'un être cher.¹⁴⁹ Toutefois, lorsque le préjudice d'affection était entraîné par les souffrances endurées par une victime immédiate qui survit de l'atteinte à son intégrité physique, l'indemnisation des victimes par ricochet n'était reconnue que si celles-ci avaient éprouvé une douleur exceptionnellement intense¹⁵⁰. Cependant, cette limitation fut abandonnée dans la suite.¹⁵¹ Par ailleurs, quand bien même la victime immédiate n'aurait pas été blessée, le préjudice d'affection peut être reconnu et indemnisé si le fait dommageable l'a affectée d'une manière qui a pu faire souffrir ses proches.¹⁵²

¹⁴⁶ Liège, 19 février 1987, *Rev. rég. dr.*, 1987, p.261, note VERHEYDEN-JEANMART

¹⁴⁷ Cass. audience plén., 1^{er} février 1989, *J.T.*, 1989, p.354

¹⁴⁸ Cass., 15 février 1990, *J.T.*, 1990, p.216.

¹⁴⁹ Civ.2è, 22 octobre 1946, *JCP*, 1946.II.336, note A.S. ; *D.*1947, p.59 ; *Gaz.Pal.*, 1947.1.5.

¹⁵⁰ Civ.2è, 16 février 1967, *Bull.civ.* 1967.II.54 ; Civ.2è, 14 décembre 1972, *D.*, 1973, IR, p.26 ; Civ.2è, janvier 1973, *JCP*, 1973, IV, p.70 ; *D.*, 1973, somm.p.65 ; Rennes, 30 mai 1974, *D.*175, somm. p.104.

¹⁵¹ Civ.1^{ère}, 23 novembre 1989, *Bull.civ.*, I, n°369 ; Civ.2è, 3 février 1993, *JCP*, 1993.IV.879 ; Civ.2è, 3 mai 1995, *Resp. civ.et assur.*, 1995, com., 224.

¹⁵² Crim., 19 juin 1985, *Bull.crim.*, n°236 ; Crim., 12 mai 1986, *D.*, 29 mai 1986, flash.

En Belgique, le préjudice d'affection entraîné par les blessures de la victime directe n'est indemnisé que si ces dernières sont exceptionnellement graves.¹⁵³

La jurisprudence française est même allée plus loin en reconnaissant l'indemnisation d'un propriétaire d'un animal en raison des souffrances morales que la mort¹⁵⁴ ou les blessures¹⁵⁵ de ce dernier lui ont causées.

Ce libéralisme est jugé très excessif. Mais la réparation des préjudices moraux n'est pas remise en cause. Il est indiscutable que l'indemnité allouée à ce titre peut contribuer à l'apaisement de la douleur morale, éprouvée par la victime. Toutefois, il faut reconnaître qu'aucune somme d'argent ne peut dissiper la douleur causée par la disparition ou les souffrances d'une personne bien aimée¹⁵⁶.

Pour éviter des abus auxquels peut conduire la réparation du préjudice d'affection, il est proposé une délimitation du cercle des personnes pouvant y prétendre. Ainsi, Y. LAMBERT-FAIVRE suggère de n'accorder le droit à la réparation du préjudice d'affection qu'aux proches qui parviennent à prouver que le dommage qui a atteint la victime immédiate, a provoqué un trouble dans leurs conditions d'existence en raison de la rupture d'une communauté de vie qui existait avant l'accident¹⁵⁷.

Il est aussi proposé un tarif des indemnités attribuables afin que les juges n'octroient des montants de dommages-intérêts trop élevés par rapport à la réalité du préjudice subi, pour avoir cédé au sentimentalisme auquel les demandeurs font souvent appel¹⁵⁸. Le tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires existant en Belgique, depuis 1995, pourrait probablement être une source d'inspiration pour leurs voisins français.

La réparation du préjudice d'affection dans les pays africains soulève des problèmes

¹⁵³ Selon le tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires, un tel préjudice n'est indemnisé que lorsque la victime directe a subi des souffrances, des douleurs ou autres maux exceptionnels.

¹⁵⁴ CA Rouen, 16 septembre 1992, *D.*, 1993, p.353 note J. P. MARGUENAUD.

¹⁵⁵ TGI Caen, 30 octobre 1962, *Gaz. Pal.* 1963.1.118 ; *S.*, 1962, p.152 ; *D.*, 1963, p.92 ; *JCP*, 1962.II.12954.

¹⁵⁶ G. VINEY, *op. cit.*, p.53.

¹⁵⁷ Y. LAMBERT-FAIVRE, « Le droit et la morale dans l'indemnisation des dommages corporels », *D.*, 1991, ch.165.

¹⁵⁸ Voir G. VINEY, *op. cit.*, p.53.

plus graves notamment à cause de l'ampleur de la famille africaine, de la pratique de la polygamie et de l'insuffisance des ressources financières. La rationalisation de la réparation devait prioritairement porter sur cette dernière catégorie de préjudice. Il convient de remarquer que le droit anglais n'a reconnu que très récemment l'indemnisation du préjudice d'affection et, jusqu'actuellement, les personnes pouvant prétendre à la réparation d'un tel préjudice sont strictement limitées.

e. PROPOSITIONS DE RÉDUCTION DE CHEFS DE PRÉJUDICES MORAUX INDEMNISABLES

Le problème de l'extension de liste des préjudices moraux indemnissables s'est posé à l'occasion des études portant sur la réforme des dommages causés par les accidents de la circulation. La plupart des auteurs qui ont traité ce problème ont reconnu que la prolifération des chefs de préjudices moraux indemnissables conduit souvent à des indemnisations multiples, génératrices de véritables gaspillages.¹⁵⁹ Ils ont alors émis la proposition d'opérer un regroupement des différentes composantes du préjudice moral. Ainsi, A. TUNC suggéra un regroupement de l'ensemble des préjudices moraux en deux chefs de préjudices : « la perte de l'intégrité corporelle ou l'incapacité fonctionnelle portant atteinte à la joie de vivre » et « le préjudice esthétique particulièrement grave portant atteinte aux conditions d'existence »¹⁶⁰. Après discussion, il proposa de ramener tous les préjudices moraux consécutifs aux blessures au préjudice physiologique.¹⁶¹

D'autres auteurs proposèrent le regroupement du préjudice d'agrément, du pretium doloris et du préjudice esthétique sous une rubrique commune appelée « préjudices incorporels »¹⁶², « préjudices personnels »¹⁶³, ou « incapacité physique »¹⁶⁴.

¹⁵⁹ Voir, A. TUNC, *La sécurité routière*, Paris, Dalloz, 1966, pp.44-46 ; C. BERR, *Proposition pour une réforme de l'indemnisation*, Gaz. Pal., 1977, 2, doc., pp.581-584.

¹⁶⁰ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, 1981 : avant-projet, p.13, art. d) et e).

¹⁶¹ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, 1981, pp.273 à 274 : projet, art.5, b).

¹⁶² C. BERR, H. GROUDEL & C. JOUBERT-SUPIOT, *Circulation, Indemnisation des victimes*, Paris, Sirey, 1981, n°96, p.51.

¹⁶³ L. CADIET & Ph. LE TOURNEAU, *Droit de la responsabilité*, 1^{ère} éd., Paris, Dalloz, 1996, n°755.

¹⁶⁴ L. MELENNEC, *L'indemnisation du handicap et du dommage corporel*, Paris, Masson, 2000,

P. JOURDAIN et G. VINEY¹⁶⁵ suggèrent aussi une réorganisation des préjudices non économiques. Ils proposent d'abord de distinguer le préjudice d'affection des autres chefs de préjudices moraux. Le traitement particulier de ce type de préjudice est dicté par le caractère discutabile de sa réparation¹⁶⁶. Selon ces auteurs, il y a lieu d'admettre ou non sa compensation. Au cas où cette dernière serait admise, ils proposent de le réparer suivant des critères d'évaluation différents de ceux qui sont appliqués dans la compensation de la diminution des facultés physiques.

P. JOURDAIN et G. VINEY trouvent qu'un regroupement est aussi envisageable pour les autres préjudices moraux. Ce dernier concernerait, en premier lieu, le préjudice fonctionnel qui, à leurs yeux, fait double emploi avec d'autres postes du préjudice moral. Etant donné que l'IPP englobe à la fois ses conséquences économiques et ses répercussions physiologiques, l'indemnité octroyée sous ce poste serait suffisante pour compenser toutes les souffrances endurées à cause d'une lésion corporelle.

Ces auteurs considèrent qu'un réaménagement peut être également opéré au niveau du préjudice d'agrément. Ils font remarquer que ce dernier comporte deux composantes : une composante objective et une composante subjective. La première se manifeste par les troubles physiologiques entraînés par le déficit fonctionnel subi par la personne lésée. De tels troubles sont généralement ressentis de façon quasi-identique par les individus dans la vie courante. Ils pourraient être réparés sous le poste de préjudice fonctionnel.

La seconde se concrétise par la perte de certains plaisirs ou activités particuliers, différents selon les personnes. Une indemnisation de cette composante du préjudice d'agrément serait accordée à toute personne qui rapporterait la preuve d'en souffrir.

S'agissant du *pretium doloris* et du préjudice esthétique, G. VINEY et P. JOURDAIN estiment qu'une amélioration du barème d'invalidité utilisé actuellement, permettrait l'intégration de ces préjudices dans l'incapacité fonctionnelle. Cette approche part de la

pp.225-226.

¹⁶⁵ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 2001, pp.267 et s.

¹⁶⁶ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 1998, n^os 266 à 269.

similitude des conséquences des lésions corporelles, sur les plan physique et esthétique, pour les personnes de même âge et de même sexe. En admettant ce principe, ces conséquences peuvent être rangées sous le seul poste unique de « préjudice physiologique ». Des postes spécifiques au préjudice esthétique et au *pretium doloris* ne seraient envisagés que dans des situations exceptionnelles. Il en serait ainsi, par exemple, lorsque la victime aurait subi des souffrances d'une grande intensité ou lorsqu'elle a été gravement défigurée et que cette défiguration exerce une influence négative sur sa carrière.

Ainsi, le préjudice physiologique engloberait la composante objective du préjudice d'agrément ainsi que l'essentiel du *pretium doloris* et du préjudice esthétique. Toutefois, G. VINEY et P. JOURDAIN reconnaissent que pareille réorganisation présenterait le risque d'exposer l'indemnité allouée au titre de ces derniers préjudices énumérés au recours de la sécurité sociale¹⁶⁷. Pour contourner un tel recours, il est proposé de réunir ces préjudices sous le poste de « préjudices fonctionnels d'agrément »¹⁶⁸. Cette appellation permettrait de les considérer comme des préjudices à caractère personnel, mis à l'abri des recours sociaux conformément à la loi du 5 juillet 1985.

Ainsi, le réaménagement proposé conduirait à la reconnaissance deux principaux postes de préjudices non économiques indemnisables : le préjudice d'affection, au cas où sa réparation continuerait à être admise, et les préjudices fonctionnels d'agrément. Les postes spécifiques de préjudice d'agrément, de *pretium doloris* et de préjudice esthétique ne seraient envisageables que dans des hypothèses exceptionnelles.

De ces diverses tentatives de regroupement des préjudices moraux, il y a lieu de tirer deux leçons. D'une part, la longue liste des préjudices non économiques réparables que nous avons relevée en France et en Belgique, est réductible sans beaucoup porter atteinte au principe de la réparation intégrale. D'autre part, la prolifération des préjudices non économiques réparables suscite un problème, même pour les pays riches. Derrière ce souci d'ordre qui semble commander la réorganisation de ces préjudices, se

¹⁶⁷ Selon les dispositions de l'art. 31 de la loi du 5 juillet 1985, il est possible de rattacher l'incapacité fonctionnelle à l' « atteinte à l'intégrité physique » qui sert d'assiette aux recours de la sécurité sociale.

trouve un problème lié au coût d'indemnisation. Ce ne sont pas les pays pauvres qui devraient continuer à aligner une longue liste de préjudices non économiques alors qu'ils sont dans l'impossibilité de garantir la compensation des pertes économiques subies, pourtant indispensable à la survie des victimes d'accidents.

SECTION 2 : LES CARACTÈRES D'UN PRÉJUDICE RÉPARABLE ET LEUR ASSOUPPLISSEMENT

Pour donner lieu à réparation, le dommage doit être licite, certain et direct. Cependant, la jurisprudence admet des dérogations à ces caractères. Ainsi, elle reconnaît la réparation de la perte d'une chance, des dommages apparemment indirects ou des dommages par répercussion. Ces exceptions multiplient les cas de préjudices réparables et élargissent le cercle des personnes indemnissables. Ce qui a pour effet d'accroître la charge de l'indemnisation.

§ 1. LE CARACTÈRE LICITE

Pour qu'un dommage soit réparable, l'intérêt lésé doit être légitime c'est-à-dire juridiquement protégé. En effet, les règles de la responsabilité civile ne peuvent pas permettre de sanctionner ou de reconnaître des intérêts ou des situations contraires à la loi, à l'ordre public et aux bonnes mœurs¹⁶⁹. La notion d'intérêt juridiquement protégé a été introduite en France et Belgique pour limiter le domaine du droit à réparation en opposant une exception de non recevoir aux demandes de certaines victimes dont l'indemnisation apparaissait indésirable. C'est d'abord à l'encontre des victimes par ricochet qui demandaient la réparation du dommage qu'elles prétendaient avoir subi du fait du décès d'une personne à laquelle elles n'étaient unies par aucun lien juridique qu'elle fut invoquée. L'argument avancé dans la défense de cette exclusion était que la victime par ricochet ne subit un dommage susceptible de lui ouvrir une action en responsabilité que si elle peut se prévaloir d'un véritable droit subjectif auquel l'accident a porté atteinte. Ainsi, en cas de décès, seules les victimes par ricochet créancières d'une obligation alimentaire à l'égard de la victime directe pouvaient

¹⁶⁸ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Le droit du dommage corporel*, 2^e éd., Paris, Dalloz, 1993, n°136.

¹⁶⁹ P. LETOURNEAU & L. CADIET, *Droit de la responsabilité*, Paris, Dalloz, 1996, p. 191, n° 666.

invoquer la réparation du préjudice par ricochet. Cette approche aboutissait à une stricte limitation du cercle des proches indemnifiables mais elle conduisait à des résultats injustes. Ainsi, un enfant naturel non reconnu ou un frère infirme aux besoins duquel la victime directe subvenait ne pouvait pas être indemnisés. Pour remédier à cette situation, la jurisprudence française procéda à une interprétation large de l'obligation naturelle afin d'étendre la liste des victimes admises à l'indemnisation du préjudice par ricochet en incluant tous les parents et alliés de droit et même de fait, dès lors qu'ils étaient secourus par le défunt.¹⁷⁰

Concernant le dommage moral, la reconnaissance d'un droit d'affection entre membres de la famille permit, sans enfreindre formellement l'exigence du droit lésé ou de l'intérêt légitime juridiquement protégé, d'accorder la réparation de ce dommage, au-delà de la catégorie de personnes créancières d'aliments.¹⁷¹ Peu à peu, l'effet limitatif de la notion d'intérêt légitime juridiquement protégé se réduisit à l'exclusion de la concubine de la liste des personnes pouvant agir en réparation du dommage par ricochet. Même sur ce plan, la jurisprudence lâcha progressivement du lest jusqu'à admettre l'indemnisation d'une concubine adultère au motif que l'auteur d'un dommage ne saurait se prévaloir d'une faute relevant de la seule vie privée de la victime et ne portant préjudice qu'à son conjoint.

Actuellement, la jurisprudence ne se base sur la notion d'intérêt légitime juridiquement protégé que pour justifier le refus d'indemnisation fondé sur des considérations d'ordre moral. Ainsi, il a été jugé que la naissance d'un enfant, même si elle est survenue après une intervention pratiquée sans succès en vue de l'interruption d'une grossesse n'est jamais en soi génératrice d'un préjudice de nature à ouvrir à la mère un droit à réparation, à moins qu'existent des circonstances particulières.¹⁷² Toutefois, dans l'affaire Perruche, la Cour de cassation a reconnu le droit à l'indemnisation à un enfant par un médecin qui, à la suite d'une erreur de diagnostic, l'avait laissé naître

¹⁷⁰ J. DUPICHOT, *Des préjudices réfléchis nés de l'atteinte à la vie ou à l'intégrité corporelle*, Paris, L.G.D.J., 1969, n°s 45 à 156.

¹⁷¹ J. DUPICHOT, *op. cit.* n°s 187 à 194

¹⁷² Civ.1ere, 25 juin 1991, *Bull.civ.*, I, n°213 ; *D.*, 1991, p.556, note P.LE TOUNEAU; *JCP*, 1992, II, 21784, note J.F. BARBIERI, obs. P. JOURDAIN, *R.T.D.C.*, 1991, p.753.

handicapé.¹⁷³ Cette position a été maintenue jusqu'à la loi du 4 mars 2000 qui a introduit le principe selon lequel « *nul ne peut se prévaloir d'un préjudice du seul fait de sa naissance.* »¹⁷⁴ Mais cette loi admet qu'une personne née avec un handicap dû à une faute médicale peut obtenir réparation de son préjudice lorsque l'acte fautif a provoqué directement le handicap ou l'a aggravé ou n'a pas permis de prendre des mesures susceptibles de l'atténuer¹⁷⁵.

La controverse concernant la naissance d'un enfant non désiré existe aussi en Belgique¹⁷⁶. Certains juridictions se sont prononcées pour le caractère indemnisable ou partiellement indemnisable d'un tel dommage¹⁷⁷. Pour les parents, la naissance d'un enfant est considérée comme un dommage réparable lorsqu'elle est à l'origine d'une charge particulière supplémentaire par rapport aux charges normales de la maternité ou de la paternité. Il en est ainsi, par exemple, dans l'hypothèse d'une naissance d'un enfant handicapé¹⁷⁸. Pour celui-ci, par contre, le fait d'être né ou de vivre avec un handicap ne peut pas constituer un préjudice réparable¹⁷⁹. Toutefois, dans sa décision du 21 avril 2004, le tribunal de première instance de Bruxelles a reconnu que le fait, pour une mère, d'avoir été privée de la possibilité d'éviter une naissance d'un enfant souffrant d'un handicap grave et, pour un enfant, d'avoir perdu une chance d'éviter de mener une vie entachée de séquelles graves et irréversibles, constituent des préjudices réparables¹⁸⁰. Le tribunal considère que ni l'ordre public ni les bonnes mœurs ne peuvent constituer un obstacle à la réparation de tels dommages.

¹⁷³ Ass. Plén., 17 novembre 2000, *D.* 2000, IR, p.295 ; *JCP*, 2000, II, 10438, note F.CHABAS.

¹⁷⁴ Art.1^{er} de la loi française du 4 mars 2000.

¹⁷⁵ Art.2 de la loi précitée.

¹⁷⁶ F. KEFER, « La naissance d'un enfant après l'échec d'un avortement est-elle constitutive d'un dommage ? », *J.T.*, 1990, p.645.

¹⁷⁷ Civ. Courtrai, 1^{er} février 1994, *R.W.*, 199-96, 57 ; Civ. Anvers, 26 février 1992, *R.G.D.C.*, 1993, p.402 ; Civ. Courtrai, 3 janvier 1989, *R.W.*, 1988-89, col.1171 ; Civ. Louvain, 17 décembre 1987, *R.G.D.C.*, 1989, p.85.

¹⁷⁸ E. BAPTISTE, « Responsabilité d'un hôpital pour faute lourde dans une interruption volontaire de grossesse, aboutissant à la naissance d'un enfant handicapé », *Gaz. Pal.*, 10-11 août 1990, p.19

¹⁷⁹ J-L. FAGNART, « l'évaluation et la réparation du préjudice corporel en droit commun », *R.G.A.R.*, 1994, 12248, §17. Voir en sens contraire, R.O. DALCQ, « Problèmes actuels en matière de causalité », *L'indemnisation du préjudice corporel*, Liège, Jeune Barreau, 1996, pp.204 à 205.

¹⁸⁰ Civ. Bruxelles (72 è ch.), 21 avril 2004, *J.T.*, 2004, pp.716 et s.

§ 2. LE CARACTÈRE CERTAIN

A. LA CERTITUDE DU PRÉJUDICE¹⁸¹

Le dommage doit être certain en ce sens qu'il ne doit pas nécessairement être actuel mais que sa preuve doit être établie¹⁸². L'exigence de la certitude du dommage est une conséquence du principe du principe indemnitaire : l'indemnisation ne doit pas procurer un enrichissement à la victime. Cette condition soulève parfois des difficultés car, dans le cours de la vie humaine, la certitude n'est que relative. L'avenir n'est jamais certain : il comporte beaucoup d'impondérables. Dans certains cas, on se contente d'une probabilité suffisante. A titre d'exemple, lorsqu'une personne est atteinte d'une incapacité de travail, elle bénéficie d'une compensation des revenus en considérant qu'elle aurait continué à gagner sa vie si elle n'avait pas été blessée. La certitude de ce dommage ne fait généralement pas l'ombre d'aucun doute. Pourtant, il comporte une part d'incertitude. Il n'est pas tenu compte, par exemple, que même sans l'accident, la victime serait tombée malade ou serait blessée dans des circonstances qui n'engagent la responsabilité de personne. En réalité, il n'est pas toujours possible d'atteindre une certitude totale, on ne se limite qu'à une certitude relative.¹⁸³ Par ailleurs, il est courant de réparer un dommage futur dont l'évolution reste complètement incertaine. A titre d'exemple, l'état séquellaire d'une personne victime de lésions corporelles peut évoluer même si les médecins ont déclaré que les blessures sont consolidées. Dans cette situation, de nombreux facteurs tenant à des circonstances encore inconnues au moment de l'appréciation de la responsabilité influenceront l'état des lésions. Un tel dommage est partiellement futur et aléatoire mais sa réparation n'est pas exclue. On estime que l'aléa n'affecte pas le dommage en soi mais sa valeur. Or, il n'est pas nécessaire que le dommage soit immédiatement évaluable au moment où la responsabilité de son auteur est appréciée. Lorsque le juge est dans l'impossibilité d'évaluer le dommage au moment où il statue sur le principe de la responsabilité de l'auteur, il peut allouer une indemnité

¹⁸¹ Voir L. CORNELIS & I. VUILLARD, *op. cit.* pp. 8 et s.

¹⁸² Civ. Ière, 9 décembre 1997, *Bull. civ.*, I, n° 261. En Belgique, la Cour de cassation a confirmé à plusieurs reprises que dans l'évaluation du préjudice causé par une infraction ou pour déterminer l'indemnité due à raison du dommage causé par une faute, le juge ne peut tenir compte de simples conjonctures telles la possibilité d'une modification de législation, l'éventualité d'un remariage ou d'une séparation. Voir à ce sujet, Cass., 13 septembre 1983, *Pas.*, 1984, I, 28 ; *J.T.*, 1984, p.619 ; Cass. 28 mars 1990, *J.T.*, 1990, p.452 •

¹⁸³ J. FLOUR & J-L. AUBERT, *Les obligations*, tome 2 : *Le fait juridique*, 8è éd., Paris, Armand

provisionnelle, quitter à fixer l'indemnité définitive, ultérieurement.¹⁸⁴

En revanche, il y a des dommages futurs qui ne sont que purement éventuels. Ce sont ceux dont la réalisation n'est que purement hypothétique. En principe, ces derniers ne donnent pas lieu à réparation.¹⁸⁵ Mais exceptionnellement, il arrive qu'un dommage incertain soit admis à la réparation. Il en est ainsi de la perte d'une chance.

B. PERTE D'UNE CHANCE

Il y a de nombreuses hypothèses dans lesquelles le fait d'une personne peut alléguer la perte d'une chance. Il en est ainsi lorsque la victime d'un accident a été empêchée de participer à un concours ou à un examen, susceptible d'influer favorablement sur sa carrière. L'accident ayant entraîné le décès d'une personne peut également faire perdre l'espoir de soutien matériel que sa vie faisait miroiter chez ses proches.

Pareils dommages sont-ils réparables ? Certains arguments permettent d'avoir un doute sur cette possibilité. D'une part, la perte d'une chance constitue un événement futur et incertain. D'autre part, le dommage subi dans de ce cas est difficilement évaluable.

Toutefois, ces arguments ne sont pas incontournables. Le caractère futur de la perte d'une chance ne doit pas empêcher sa réparation. En France et en Belgique, la réparation des dommages nés mais dont les effets continuent à se réaliser dans le futur ne pose pas de difficultés. C'est le cas, par exemple, d'une incapacité de travail évolutive.

Le caractère aléatoire de la perte d'une chance n'exclut pas non plus qu'elle puisse constituer un préjudice réparable. L'existence d'un aléa n'enlève pas à la chance son effectivité. L'anéantissement d'une chance constitue un préjudice réparable pour la personne qui y misait.¹⁸⁶

Les difficultés d'évaluation peuvent également trouver une solution. Ainsi, il peut être

Colin, 2000, p.125.

¹⁸⁴ Civ.2è, 19 avril 1958, *Bull.civ.*, II, n°264 ; Paris, 11 janvier 180, commentaire G.DURRY, *R.T.D.C.*, 1980, p.579 ; voir dans le même sens, Bruxelles, 2 juin 1988, *J.L.M.B.*, 1988, p.1408 ; *R.G.A.R.*, 1990, n°11.644.

¹⁸⁵ Civ. 19 mars 1947, *D.1947.313*.

¹⁸⁶ G. VINEY, *op. cit.* p.73.

attribué une valeur à la chance en procédant par le calcul des probabilités.¹⁸⁷ Cette méthode est utilisée notamment pour déterminer le prix des billets de loterie ou la prime d'assurance. Par ailleurs, il existe d'autres types de dommages difficilement évaluables mais qui restent, pourtant, réparables. C'est le cas des préjudices moraux comme ceux qui résultent des souffrances morales et physiques entraînées par une atteinte à l'intégrité physique ou ceux qui sont causés par une atteinte à l'honneur.

Les droits français et belge admettent la réparation de la perte d'une chance¹⁸⁸. La perte de la possibilité de se présenter à un examen ou un concours¹⁸⁹, la privation de la chance de s'orienter dans une carrière déterminée¹⁹⁰, la perte d'une chance de ne pas être amputé de sa jambe, constituent des dommages réparables. En Belgique, la jurisprudence reconnaît que la perte d'une chance peut constituer un dommage réparable lorsqu'il ressort des circonstances de l'espèce que cette chance est certaine¹⁹¹ ou du moins raisonnable¹⁹².

Toutefois, l'admission de la réparation de la perte d'une chance n'est pas sans limites. La jurisprudence prévoit des restrictions qui permettent d'écarter les prétentions sans fondement. Ainsi, les tribunaux refusent la réparation de la perte d'une chance en cas d'insuffisance de preuve du dommage allégué¹⁹³. Aucun dommage réparable n'est reconnu lorsqu'il est établi que le demandeur a réellement bénéficié de la chance qu'il prétend avoir perdue¹⁹⁴.

La perte d'une chance ne constitue un préjudice réparable que si elle a été subie par la personne qui en demande la réparation. La Cour de cassation de France a rejeté la demande d'indemnisation des héritiers d'une victime d'un accident mortel qui

¹⁸⁷ A. BENABENT, *La chance et le droit*, Paris, L.G.D.J., 1973.

¹⁸⁸ Voir à titre d'exemple l'arrêt rendu le 19 janvier 1984 par la première chambre de Cour de cassation, Pas., 1984, p.548.

¹⁸⁹ Lyon, 17 novembre 1958, *Gaz.Pal.*, 1959, 1, 195 ; Rennes, 15 décembre 1961, obs. R. RODIERE, *R.T.D.C.*, 1964, p.739 ; Limoges, 1 octobre 1995, *JCP*, 1996, IV, 897.

¹⁹⁰ Crim. 24 février 1970, *D.*, 1970, p.307 ; *Bull. crim.*, 1970, p.162 ; *JCP*, 1970.II.16456, note P. LE TOURNEAU, Civ., 17 février 1961, *Gaz. Pal.*, 1961, 1, 400 ; *Bull.civ.*, 1961.2.100 ; Civ. 1ere, 22 juillet 1985, *JCP*, 1985, IV, p.338 ; *Bull.civ.*, II, n°143.

¹⁹¹ Liège, 20 octobre 1989, *J.L.M.B.*, 1990, p.86.

¹⁹² Civ. Turnhout, 4 mai 1992, *R.W.*, 1993-94, p.201.

¹⁹³ Civ. 1ere, 22 octobre 1996, *Bull.civ.*, I, n°365.

¹⁹⁴ Civ.2è, 21 février 1979, *Gaz.Pal.*, 1979, 2, Somm. p.342 ; Crim., 16 février 1981, *JCP*, IV, p.159.

prétendaient que leur auteur a perdu une chance de survie¹⁹⁵. Toutefois, pareille demande a été acceptée dans le cadre du préjudice de contamination par le virus du SIDA.¹⁹⁶

Pour que la réparation de la perte d'une chance soit admise, la jurisprudence française exige que cette chance soit réelle et sérieuse¹⁹⁷. L'évaluation de la perte doit prendre en considération l'importance de l'aléa qui affecte la réalisation de la chance invoquée.¹⁹⁸

Le 1^{er} avril 2004, la Cour de cassation de Belgique a rendu un arrêt¹⁹⁹ qui prône une rigueur dans la réparation de la perte d'une chance à tel point qu'on s'est posé la question de savoir si pareil préjudice était encore indemnisable²⁰⁰. Dans cette espèce, une dame résidant dans la ville de Liège était victime des violences répétées de son compagnon. Elle demanda la protection de la police mais celle-ci ne prit aucune mesure en vue de la protéger.

Le 21 février 1980, le malfaiteur défigura sa compagne en la brûlant le visage avec du vitriol. Sur le plan pénal, le délinquant fut condamné aux travaux forcés, à perpétuité. Sur le plan civil, la victime intenta une action en réparation du dommage subi contre la ville de Liège et l'Etat belge. La dame demanda à ces deux institutions la réparation du préjudice que leurs négligences dans l'exercice de leur mission de maintien de sécurité publique lui ont causé. Elle soutint que si des mesures de protection avaient été prises, l'agresseur n'aurait pas commis le forfait et que la ville de Liège ainsi que l'Etat belge étaient responsables du dommage entraîné par l'agression.

¹⁹⁵ Crim. 30 octobre 1979, *JCP*, 1980, IV, p.15 ; *Bull. crim.*, n°299, p.814 ; *D.*, 1980, IR, p.409 ; voir aussi P.ESMEIN, « Le prix d'une espérance de vie », *D.*, 1962, ch.p.151.

¹⁹⁶ Y. LAMBERT-FAIVRE, « Principes d'indemnisation des victimes post-transfusionnelles du SIDA », *D.* 1993, ch.p.67.

¹⁹⁷ Paris, 15 juin 1983, *D.* 1983, IR, p.502 ; Civ. 2è, 9 novembre 1983, *JCP*, 1985.II.20360 note Y.CHARTIER, Crim., 11 mars 1986, *Bull.crim.*, n°103 ; Civ. 1ere, 10 juin 1986, *R. G.A.T.*, 1986, p. 386 ; Assemblée plénière 3 juin 1988, *Bull. Ass.*, . P., n°6 ; *R.T.D.C.*, 1989, p.81 ; . Civ. 3è, 25 octobre 1989, *D.*1990, p.581, note H.SOULEAU. CA Bordeaux, 16 juin 1992, *JCP*, 1992.IV.176 ; 5 janvier 1994, *Resp. civ. et assur.*, 1994, n°116 ; Soc., 29 février 1996, *Bull.civ.*,V, n°79.

¹⁹⁸ Civ.1^{ère}, 27 mars 1973, Civ.2è, 9 mai 1973, Civ. 1ere, 9 mai 1973, *JCP* 1974.IV. 17643, note R.SAVATIER ; *D.*, 1973, p. 595, note J. PENNEAU ; Civ. 1^{ère}, 2 mai 1978, *JCP*, 1978, IV, p.205 ; Crim. 3 novembre 1983, *Bull.crim.* n°275 ; Civ 1^{ère}, 8 janvier 1985, *Bull.civ.*, I, n°10 ; 17 mai 1988, *Bull. civ.*, I, n°148 ; *D.*1988, IR, p.160, obs. P.JOURDAIN, *R.T.D.C.*, 1989, p.833 ; 18 janvier 1989, *D.*, 1989, IR, p.32 ; 25 avril 1989, *Resp.civ. et assur.*, 198, Com., n°220 ; *Bull.civ.*, II, n°160.

¹⁹⁹ Voir rôle n° C010211, www.cass.be.

²⁰⁰ Voir G. CARNOY, « La perte d'une chance est-elle encore indemnisable ? », www.droit-fiscalité-belge.com (article publié le 1^{er} mai 2004).

La partie défenderesse contesta sa responsabilité dans la réalisation de ce dommage. Elle articula sa défense sur deux arguments. D'une part, elle défendit qu'elle n'était pas concernée par le dommage subi par la victime à savoir celui qui a été entraîné par la brûlure au vitriol. D'autre part, elle alléguait l'inexistence d'une relation causale certaine entre son fait et le dommage subi par la victime, étant donné qu'il n'était pas établi qu'il y a des mesures efficaces qui auraient inmanquablement permis à dissuader un criminel aussi résolu de commettre le forfait.

La Cour d'appel de Liège jugea la demande de la victime partiellement fondée. Elle reconnut que quand bien même la police et le parquet liégeois auraient pris des mesures de prévention suffisantes, il n'est pas certain que le forfait n'aurait pas été accompli. Toutefois, elle estima que de telles mesures auraient donné à la victime au moins une chance d'échapper à l'agression. La Cour évalua cette chance perdue à 50 % et elle décida de mettre la moitié du dommage à charge de la ville de Liège et de l'Etat belge.

La ville de Liège et l'Etat belge se pourvirent en cassation. La Cour saisie suivit le raisonnement de la partie demanderesse (en cassation), elle cassa l'arrêt²⁰¹ de la Cour d'appel de Liège en déclarant que l'arrêt qui, par aucune de ses considérations, n'exclut pas que n'eut été la faute des demandeurs, le dommage eût pu se produire tel qu'il s'est réalisé *in concreto*, ne motive légalement sa décision de les condamner *in solidum* à réparer ce dommage à concurrence de la moitié de son montant. La Cour de cassation renvoya l'affaire devant la Cour de Bruxelles. La juridiction de renvoi jugea dans le même sens que la Cour d'appel de Liège en reconnaissant que, par leurs négligences dans l'exercice de leur mission de maintien de la sécurité publique, la ville de Liège et l'Etat belge ont causé un dommage à la victime en lui faisant perdre la chance d'échapper à l'agression qu'elle a subi. Cette chance fut évaluée à 80 %.

La ville de Liège et l'Etat belge se pourvirent en cassation, une deuxième fois. La Cour cassa également la décision de la Cour d'appel de Bruxelles pour le même motif que celui qui l'a conduite à casser l'arrêt de la Cour d'appel de Liège. L'affaire fut renvoyée

²⁰¹ Cass. 19 juin 1998, rôle C970152F, www.cass.be.

à la Cour d'appel de Mons qui, par application de l'article 1120 du code judiciaire, devra suivre l'arrêt de la Cour de cassation.

Il convient de remarquer que l'arrêt de la Cour de cassation du 1^{er} avril 2004 ne remet pas en cause la réparation de la perte d'une chance. Elle préconise seulement de la rigueur dans la reconnaissance d'un tel préjudice. Celui-ci ne peut être reconnu que si la responsabilité de l'auteur du dommage est établi. Ainsi, en cas de doute sur le lien causal entre la faute et le dommage, la responsabilité n'est pas engagée. La Cour interdit de recourir, dans ce cas, à la notion de perte d'une chance pour contourner l'incertitude sur l'existence d'une relation causale entre le dommage et le fait imputable au défendeur.

§ 3. LE CARACTÈRE DIRECT

On affirme souvent que le préjudice réparable doit être direct. Cela signifie qu'il doit découler directement du fait dommageable. Ce critère n'est pas tout à fait particulier ; ce n'est qu'une manière indirecte d'exprimer l'exigence d'un lien de causalité entre la faute et le dommage²⁰².

§4. LE CARACTÈRE PERSONNEL

Pour que le droit à l'indemnisation de la victime soit reconnu il faut qu'elle prouve qu'elle a subi personnellement le dommage dont elle réclame l'indemnisation. En outre, la victime doit bénéficier nécessairement de la personnalité juridique²⁰³.

Partant du caractère personnel du dommage, il y aurait lieu de croire que le seul préjudice réparable est celui qui a été subi par la victime directe. Pourtant, des personnes autres que la victime immédiate, tuée ou blessée, peuvent subir des dommages par contre coup. Le préjudice subi par la personne privée de subsides que la victime décédée lui procurait ou lui aurait procurés est réparable²⁰⁴. De même, la douleur entraînée par la mort ou la souffrance d'un être cher peuvent constituer le

²⁰² A. BENABENT, *Droit civil, Les obligations*, 2^e éd., Paris, Montchrestien, 1989, p.264.

²⁰³ Selon la Cour d'appel de Liège, la cellule familiale ne peut pas se prévaloir, elle-même, d'un dommage réparable car elle ne jouit pas de personnalité juridique distincte de celle de ses membres. Voir Liège, 21 décembre 1994, J. L.M.B., 1995, p.618.

²⁰⁴ G.VINEY, « L'autonomie du droit à la réparation de la victime par ricochet par rapport à celui de la

fondement d'une action en réparation. De tels préjudices sont appelés préjudices réfléchis ou préjudices par ricochet. Contrairement au droit anglais, les droits français et belge admettent sans beaucoup de difficultés leur réparation.²⁰⁵ Le plus grand problème réside dans la détermination des personnes indemnisables du chef de ces préjudices. A ce sujet, les développements précédents ont permis de montrer que les droits belge et français sont particulièrement libéraux. Concernant le dommage matériel par ricochet, il n'est plus nécessaire à la personne qui demande réparation de se prévaloir ni d'un lien de caractère alimentaire, ni d'un lien de parenté ou d'alliance²⁰⁶. Celui qui demande la réparation d'un tel préjudice ne doit pas prouver qu'il a souffert de la lésion d'un droit ; il suffit qu'il justifie d'un intérêt légitime.²⁰⁷

En ce qui concerne la réparation du préjudice d'affection, la jurisprudence française n'imposa d'abord aucune limite à sa réparation²⁰⁸. Ensuite, elle voulut subordonner l'indemnisation des victimes à l'existence d'un lien de parenté ou d'alliance avec la victime directe. Elle voulut même limiter la réparation du préjudice d'affection à l'hypothèse dans laquelle la victime directe est décédée ou, à tout le moins, au cas où les proches souffrent d'un dommage exceptionnel.²⁰⁹ Mais toutes ces restrictions ont été abandonnées ; les limites qui avaient été imposées au sujet de la concubine sont même tombées.

Le droit belge admet aussi très largement la réparation des préjudices par ricochet. Le cercle des personnes pouvant se prévaloir de tels préjudices n'a cessé de s'étendre. A l'époque actuelle, la jurisprudence reconnaît l'indemnisation du préjudice par ricochet subi par le conjoint²¹⁰, les parents²¹¹, les collatéraux²¹², le (la) fiancé(e), la concubine de la victime directe.

victime initiale », *D.*, 1974, chron.3.
²⁰⁵ Pour la Belgique, voir notamment Cass. 17 juin 1963, Pas. 1963, I, 1096 ; R.C.B.J., 1964, p.448 et la note de M. KIRKPATRICK.
²⁰⁶ Cass.crim., 5 janvier 1956, *D.*, 1956, 216 ; 30 janvier 1958, *Gaz. Pal.*1958.1.367 ; 17 octobre 2000, *Bull.crim.*, n°297, *Resp. civ.et assur.*, 2001, comm.1 ; *R.T.D.C.*, 2001, p.379, ob. P. JOURDAIN.
²⁰⁷ R.O. DALCQ, « Examen de jurisprudence (1987 à 1993), La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle », *R.C.J.B.*, 1995, p.738, n°150.
²⁰⁸ Cass. Civ.,13 février 1923, *DP* 1923.1.52, note H. LALOU ; S.1926.1.325 ; *Grands arrêts*, n°179.
²⁰⁹ Cass.civ. 19 octobre 1943, *DP*, 1944. 14, note H. LALOU ; S. 1945.1.1, note J.-M. CHARTOU.
²¹⁰ *R.C.J.B.*, 1959, n°120, p.304.
²¹¹ Cass.17 juin 1963, *R.C.J.B.*, 1964, p.446.
²¹² Cass. 2 mai 1955, Pas. 1955, I, 950.

CHAPITRE III : ASSOUPPLISSEMENT DE L'EXIGENCE D'UN LIEN DE CAUSALITÉ DANS LE DOMAINE D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

En France et en Belgique, la réparation des dommages n'est pas subordonnée uniquement à la double existence d'un dommage et d'un fait générateur de la responsabilité civile. Encore faut-il que ce dommage se rattache à ce fait par un lien de cause à effet.²¹³

L'exigence d'un lien causal entre le fait générateur et le dommage ne poserait aucun problème si tout événement accidentel relevait nécessairement d'une cause isolée et facilement identifiable. Mais la réalité montre que les événements sont la résultante d'une série de causes concomittantes ou successives. Dans cette situation, les causes risquent de se brouiller entre elles. Il s'impose dès lors de déterminer celle ou celles qui ont été la cause génératrice de ce dommage²¹⁴.

L'établissement d'un lien de cause à effet entre le fait générateur et le préjudice subi pose souvent des difficultés susceptibles de constituer un obstacle à l'indemnisation des victimes. Le lien de causalité est l'un des problèmes les plus obscurs qui sont posés en matière de responsabilité civile. En outre, la jurisprudence n'y apporte pas toujours suffisamment de lumière. ESMEIN déclarait : « *J'ai écrit, il y a longtemps, que c'est par le sentiment que les juges décident si la réalisation d'un dommage est une conséquence trop imprévisible d'un acte pour que son auteur en soit responsable. C'est là, a-t-on dit, un moyen commode d'éviter la difficulté.* »²¹⁵ Mazeaud et Tunc illustraient les difficultés de l'étude de la causalité par cette citation de Prosser, un auteur américain de renom dans le domaine de la *law of torts* : « *Tout ce qui méritait d'être dit à ce sujet a déjà été dit de nombreuses fois, ainsi qu'un grand nombre de paroles qui ne méritaient pas d'être dites... L'abondance stupéfiante de la littérature sur*

²¹³ F. TERRE, P. SIMLER, Y. LEQUETTE, *op. cit.*, pp. 815 et s. Pour la Belgique, voir H. DE RODE, *Responsabilités-Traité théorique et pratique, Titre I, Dossier 11, Le lien de causalité*, E. Story-Scientia, 2004.

²¹⁴ B. STARCK, « La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile » in *J.C.P.*, 1970, I, 2339.

²¹⁵ P. ESMEIN, « Le nez de Cléopâtre ou les affres de la causalité », *D.*, 1964, chr. 205.

*le sujet du lien de causalité va à l'encontre même du dessein qu'il se propose et ne fait qu'ajouter de la fumée au brouillard... »*²¹⁶ En Belgique, le Professeur DALCQ écrivait : « *La théorie de la causalité telle qu'elle est appliquée dans notre jurisprudence reste pour l'interprète pleine de chausse-trapes, d'obscurités et de mystères.* »²¹⁷

Comme pour les autres conditions de la responsabilité civile, la charge de la preuve du lien de causalité incombe à la victime. En droits français et belge, il incombe au demandeur, en l'occurrence la victime d'accident de la circulation routière, d'établir la relation de cause à effet entre le fait générateur de la responsabilité civile et le dommage subi.²¹⁸ La persistance du doute sur l'existence de ce lien profite au défendeur. La victime qui ne parvient à prouver le lien de cause à effet entre le fait générateur de la responsabilité civile et le dommage ne peut alors être indemnisée.

Toutefois, aussi bien en Belgique qu'en France, il arrive que les tribunaux fondent, en fait, leurs décisions sur des présomptions de causalité. Il en est ainsi en matière d'accident de la circulation routière lorsqu'une infraction au code de la route qui a précédé un accident pouvait logiquement entraîner ce dernier.²¹⁹ Les systèmes belge et français d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route ont allégé le fardeau de la preuve du lien de causalité en remplaçant la notion de causalité par celle d'implication.

SECTION 1: LE PROBLÈME DE LA DÉTERMINATION DE LA CAUSE GÉNÉRATRICE DU DOMMAGE

Souvent, un dommage est le résultat d'une série de causes. Il se pose alors le problème de déterminer celui qui a été sa véritable cause génératrice parmi les divers antécédents qui ont concouru à sa réalisation. Plusieurs théories ont été proposées par la doctrine

²¹⁶ MAZEAUD et TUNC, t.2 n°1422 et 1437.

²¹⁷ R.O. DALCQ, « Réflexions sur le droit de la responsabilité civile », *J.T.*, 1982, p.158.

²¹⁸ Cass. 2^e civ., 1^{er} avril 1963, *D.* 1963. 403.

²¹⁹ Cass. 2^e civ., 19 février 1964, *Bull. civ.*, II, n°150, p.113 ; 7 décembre 1967, *Bull. civ.*, II, n° 369, p.264 ; F.CHABAS, note *D.* 1971.642, sous TGI Montpellier, 21 décembre 1970.

pour indiquer des pistes de solutions²²⁰. Nous en retenons seulement celles qui ont inspiré la jurisprudence en France et en Belgique.

§ 1. THÉORIE DE L'ÉQUIVALENCE DES CONDITIONS²²¹

Comme son nom l'indique, la théorie consiste à considérer comme équivalentes toutes les conditions en relation causale avec le dommage. Elle est basée sur l'idée selon laquelle tous les faits sans lesquels le dommage ne se serait pas produit en sont la cause, de manière équivalente.

La théorie s'applique aisément en matière de responsabilité subjective car la faute de la personne dont la responsabilité est recherchée facilitera le tri. La victime n'aura qu'à établir que sans cette faute le dommage ne se serait pas produit et la personne qui l'a commise engagera la responsabilité. Mais elle est susceptible de multiplier les responsables puisqu'elle peut reconnaître plusieurs liens causals.

En revanche, la théorie pose des problèmes dans le domaine de la responsabilité objective car elle n'est pas sélective. En considérant toutes les causes sur un pied d'égalité, elle conduit à une multitude de causes même à celles qui n'ont qu'une relation très lointaine avec le dommage dès lors qu'il serait simplement établi que, sans elles, le dommage ne se serait pas produit. Par ailleurs, elle présente le danger de rendre tous les comportements de notre vie en société, générateurs de responsabilité civile.

En outre, on lui fait grief de manquer de solution lorsqu'il subsiste un doute sur le caractère nécessaire de la cause dans la production du dommage²²². En effet, la théorie est empruntée au domaine des sciences exactes où il est généralement possible de déterminer exactement les causes des phénomènes en procédant par l'expérimentation. Elle n'est pas du tout efficace dans le domaine des sciences humaines étant donné le

²²⁰ G. MARTY, « La relation de cause à effet comme condition de responsabilité (étude comparative des conceptions allemande, anglaise et française) », *R.T.D.C.*, 1939, pp. 685 et s. ; H. de RODE, « Le lien de causalité » in *Responsabilités, traité théorique et pratique*, Titre I, Dossier 11, Story-Scientia, 1998, pp.7 et s.

²²¹ P. MALAURIE & L. AYNES, *op. cit.*, p.58.

caractère difficilement prévisible du comportement de la personne humaine.

La théorie de l'équivalence des conditions est très contestée car elle n'est pas profonde dans l'analyse des causes. Dans le but d'opérer une sélection plus rigoureuse, la doctrine a introduit une autre théorie dite de la proximité de la cause.

§ 2. THÉORIE DE LA PROXIMITÉ DE LA CAUSE

La théorie de la « proximité de la cause » oriente vers les causes dont le dommage est la conséquence immédiate ; celles qui sont les plus proches dans le temps. Cette théorie pêche par un excès de simplicité qui pourrait conduire à des abus. Ainsi, par exemple, la mort d'un piéton renversé par une voiture mais décédé alors qu'il est déjà arrivé à l'hôpital serait attribuée au seul médecin qui l'a mal soigné.

La théorie n'est pas seulement simpliste, elle est aussi injuste. Elle pourrait amener à sanctionner des faits non fautifs pour la seule raison qu'ils sont plus proches du dommage en négligeant les fautes graves. La chronologie des événements ne pourrait seule suffire pour préférer le dernier au premier comme cause juridique du dommage²²³.

§ 3. THÉORIE DE LA CAUSALITÉ ADÉQUATE

Selon la théorie de la causalité adéquate, tous les événements qui concourent à la réalisation du dommage ne constituent pas sa cause génératrice. Seules peuvent être retenues comme causes, celles qui devaient normalement produire le préjudice : il faut que le rapport entre l'événement et le dommage soit adéquat et pas simplement fortuit. On la traduit dans la pratique en exigeant que l'événement ait été de nature à produire le dommage.

La cause n'est adéquate que lorsqu'elle entraîne normalement la conséquence observée, c'est-à-dire lorsqu'on pouvait pronostiquer la survenance du dommage²²⁴. La théorie

²²² P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 1998, p. 64.

²²³ B. STARCK, H. ROLAND, L. BOYER, *Obligations : responsabilité délictuelle*, 5^e éd., Paris, Litec, 1996, p. 448.

²²⁴ G. MARTY, *op. cit.*, p. 685.

préconise de ne retenir comme causes directes que celles qui, virtuellement, pouvaient rendre le dommage probable d'après le cours habituel des choses. Elle conduit à éliminer de la causalité les antécédents qui ne conduisent au dommage que sous l'effet de circonstances exceptionnelles²²⁵.

Une application satisfaisante d'une telle théorie est conditionnée par la possibilité de distinguer les événements qui ont joué un rôle déterminant de ceux qui n'ont joué qu'un rôle secondaire. Ce qui n'est pas toujours le cas²²⁶.

§ 4. LES THÉORIES APPLIQUÉES PAR LA JURISPRUDENCE

Pendant longtemps, la jurisprudence française a appliqué la théorie de l'équivalence des conditions mais actuellement les tribunaux appliquent de plus en plus la théorie de la causalité adéquate. Elle s'efforce de rattacher le dommage à celui de ses antécédents qui, normalement, d'après la suite naturelle des événements, était de nature à le produire, à la différence d'autres antécédents, n'ayant entraîné celui-ci qu'en raison des circonstances exceptionnelles²²⁷.

La jurisprudence belge reste attachée à la théorie de l'équivalence des conditions²²⁸. Selon la Cour de Cassation de Belgique, « *il faut et il suffit que le lien qui unit la faute au dommage revête un caractère de cause à effet, c'est-à-dire que sans la faute, le dommage tel qu'il se présente in concreto, ne se serait pas réalisé* »²²⁹. Cette solution paraît favorable à l'indemnisation des victimes. Il suffit que la victime établisse que la faute a été une cause nécessaire du dommage pour que l'exigence d'un lien de causal

²²⁵ B. STARCK, H. ROLAND, L. BOYER, *op. cit.*, p. 448.

²²⁶ M.-L. RASSAT, *La responsabilité civile*, Paris, P.U.F., 1973, pp. 95.

²²⁷ D. COUDERT, R. FOUQUES-DUPARC, *Faute et lien de causalité dans la responsabilité délictuelle : étude comparative dans les pays du marché commun (rapport national de France)*, Paris, Éditions Pedone, 1983, p. 53 ; Cass. 2^e civ., 25 octobre 1968, *Bull. civ.*, II, n°306, p.218 ; *R.T.D.C.* 1969. 569, obs. G. DURRY ; 13 mai 1969, *Gaz.Pal.*, 1969.2.153, note H.M. ; CA Rouen, 9 mai 1969, *D.*1969, somm. 110 ; Cass. 1^{ère} civ., 16 juin 1969, *Bull. civ.* I, n°230, p.184 ; Cass. com., 30 juin 1969, *Bull.civ.*, IV, n°249, p.235 ; Cass. crim. 14 janvier 1970, *D.* 1970, somm. 97 ; *R.T.D.C.*, 1970 . 574 obs. G.DURRY.

Remarquons que la théorie de l'équivalence des conditions peut encore inspirer des solutions. Voir dans ce sens, Cass. 2^e civ. 27 janvier 2000, *Bull. civ.*, II, n°20 ; *D.* 2000, *Infr. rap.* 86 ; *R.T.D.C.*, 2000, 335, obs. P. JOURDAIN.

²²⁸ J.L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p.25.

²²⁹ Cass. 2 juin 1987, *Dr. circ.*, 1987, p.277 ; Cass. 11 octobre 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 12007 ; Cass. 15 mai 1990, *Pas.* 1990, I, 1054 ; Cass.15 mars 1995, *Larcier cass.*, 1995, n°355.

soit satisfaite. La jurisprudence belge n'exige que le minimal de la causalité²³⁰.

En revanche, l'application de la théorie de l'équivalence des conditions pose des problèmes lorsque la victime d'accident de la route a elle-même commis une faute sans laquelle le dommage ne serait pas produit. Ainsi, la théorie rencontre des objections au sein de la doctrine belge. Pour R.O. DALCQ, par exemple, la théorie donne le sentiment que le juge saute toujours un échelon du raisonnement pour affirmer simplement, ce qui est en définitive sa conviction personnelle, que telle faute a bien été une condition sans laquelle le dommage se serait produit. De plus, le contrôle de la Cour de cassation est pratiquement inexistant puisqu'il suffit que le juge emploie la formule « sans la faute, le dommage tel qu'il se présente *in concreto*, ne se serait pas produit » pour échapper à la sanction. Pour améliorer la méthode de raisonnement, DALCQ suggère, spécialement en matière de la circulation routière, de recourir aux statistiques et aux probabilités pour déterminer les causes adéquates d'accidents. Ainsi, si les statistiques indiquent que 9 sur 10 conducteurs qui se mettent au volant en état d'intoxication alcoolique sont responsables d'accidents dans lesquels ils sont impliqués, le juge pourrait trouver dans cette information statistique l'indication que la responsabilité de cet automobiliste doit être engagée. Il serait possible de procéder de la même manière pour l'automobiliste qui roule trop vite, etc.

Bien que la Cour de cassation de Belgique soit attachée à l'équivalence des conditions, il n'est pas rare, dans la pratique, de voir les juridictions de fond appliquer la théorie de la causé adéquate, sans pour autant l'affirmer.²³¹

SECTION 2 : LES PROBLÈMES SOULEVÉS PAR LA CAUSALITÉ DANS LA PRATIQUE

La problématique de la causalité s'exprime sous diverses formes dans la pratique. Nous aborderons les cas rencontrés le plus souvent en matière de la circulation automobile.

²³⁰ M. STORME, « Quelques aspects de la causalité en droit des obligations et des assurances », *Bull. Ass.*, 1990, p.444.

²³¹ R.O.DALCQ, « Problèmes actuels de causalité », *l'indemnisation du dommage corporel* (actes du colloque organisé par la Fondation F. Piedboeuf et la Conférence du Jeune Barreau de Liège), Editions du Jeune Barreau de Liège, Liège, 1996, p.193 ; H. DE RODE, *op. cit.* pp. 7 et s.

Nous évoquerons notamment les problèmes concernant le véhicule volé, la rupture de causalité et les collisions en chaîne d'automobiles.

§ 1. L'ACCIDENT CAUSÉ PAR UN VOLEUR D'UN VÉHICULE

La négligence du détenteur du véhicule qui a facilité le vol en abandonnant son véhicule sur la voie publique, portières ouvertes et clef sur le tableau de bord, est-elle en relation causale avec l'accident causé par le voleur ? Cette question revêt une importance notable car, dans l'affirmative, l'assureur RC auto devrait sa garantie aux victimes de l'accident causé par le voleur.

La jurisprudence belge est divisée sur la question. De nombreuses décisions admettent l'existence d'une relation de causalité entre la faute du détenteur du véhicule et l'accident provoqué par le voleur.²³² D'autres décisions considèrent que le lien de causalité n'est pas établi.²³³ La doctrine est généralement hostile à la position selon laquelle le détenteur qui a facilité le vol par négligence peut être rendu responsable des dommages causés par le voleur de son véhicule²³⁴. Les décisions qui affirment que la faute du détenteur a été la cause de l'accident se fondent sur l'application de la théorie de l'équivalence de conditions. Elles considèrent que l'accident causé par le voleur est le résultat d'une succession d'événements nécessairement liés entre eux. Selon le professeur Dalcq, il s'agit là d'une affirmation dont le contenu est pour le moins contestable et dont les juges usent parfois arbitrairement pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents²³⁵. L'autre tendance applique, sans l'affirmer, la théorie de la causalité adéquate, voire de la causalité efficiente, après avoir éventuellement vérifié la faute du propriétaire. En effet, la négligence du détenteur consiste à ne pas avoir satisfait à l'obligation de prévention mais non à avoir causé l'accident provoqué par le voleur. Face à cette divergence, une intervention de la Cour de cassation est souhaitée afin de mettre fin à l'insécurité juridique résultant d'une situation où la notion de

²³² Liège, 13 juin 1994, *R.G.D.C.*, 1995, p.390 ; Liège 29 mars 1994, *Bull. ass.*, 1994, p.308 ; *Rev. rég. dr.*, 1994, p.364 ; *R.G.A.R.*, 1996, n°12555 ; Bruxelles, 5 décembre 1993, *Dr. circ.*, 1994, p.84 ; Bruxelles, 18 septembre 1991, *R.G.A.R.*, 1993, n°12231 ; Liège, 8 décembre 1989, *R.G.A.R.*, 1993, n°12094.

²³³ Comm. Bruxelles, 2 mars 1994, *Dr. circ.*, 1994, p.221 ; Liège, 11 décembre 1989, *Rev. rég. dr.*, 1990, p.361 ; Mons, 20 février 1989, *R.G.A.R.*, 1990, n°11619 ; Mons, 2 février 1988, *J.L.M.B.*, 1989, p.72.

²³⁴ J. FONTEYNE, *R.G.A.R.*, 1967, 7819 ; De PAGE, tome 2, édition 1964, p.968 ; GILLIEUX, « Les accidents causés par le voleurs d'automobiles », *R.G.A.R.*, 1959, 6222.

causalité est envisagée différemment par les juridictions.²³⁶

Actuellement, le Fonds commun de garantie automobile est tenu de réparer même les dommages matériels résultant de l'accident provoqué par un véhicule volé.²³⁷ Il se pose alors la question de savoir si le Fonds commun de garantie est libéré si la faute commise par le détenteur du véhicule volé est en relation avec l'accident provoqué par le voleur. Un arrêt de la Cour d'appel de Liège a décidé que le Fonds de garantie doit, dans cette hypothèse, être mis hors de cause²³⁸. En revanche, la Cour d'appel de Bruxelles a décidé que le Fonds est tenu *in solidum* avec l'assureur du propriétaire du véhicule volé. Ce dernier couvre la faute de son assuré alors que le fonds doit couvrir la responsabilité du voleur à l'égard des tiers.²³⁹

En France, le problème ne se pose plus, depuis l'arrêt Franck. La jurisprudence considère que le gardien perd la garde par le fait du vol.²⁴⁰ Par ailleurs, l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile couvre la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée du véhicule.²⁴¹

§ 2. LA PROBLÉMATIQUE DE LA RUPTURE DE LA CAUSALITÉ DANS LE SYSTÈME JURIDIQUE BELGE²⁴²

Suivant l'application de la théorie de l'équivalence des conditions, tout fait générateur sans lequel le dommage ne se serait pas produit *in concreto* entraîne la responsabilité de son auteur. Cette théorie permet une remontée à l'infini dans la recherche des causes²⁴³.

²³⁵ R.O.DALCQ, *R.C.J.B.*, 1974, p.270.

²³⁶ R.O.DALCQ & G. SCHAMPS, « La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1995, p.711, n°134.

²³⁷ Article 19 bis-11, §2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

²³⁸ Liège, 29 mars 1994, *Bull. ass.*, 1994, p.408 ; *Rev. rég. dr.*, 1994, p.364 ; *R.G.A.R.*, 1996, n°12555

²³⁹ Bruxelles, 7 décembre 1993, *Dr. circ.*, 1994, p.84.

²⁴⁰ Cass. 2 décembre 1941, *L'Argus* du 14 décembre 1941.

²⁴¹ Art. L 211-1 du code français des assurances.

²⁴² Pour une analyse plus approfondie de la question, voir I. DURANT, « A propos de ce lien qui doit unir la faute au dommage » in *Droit de la responsabilité civile, Morceaux choisis* (sous la coordination de Bernard DUBUISSON et P. HENRY), CUP & Larcier, 2004, pp.7 et s.

²⁴³ R. SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, t.II, 2è éd., Paris, L.G.D.J., 1951, p.3, n°457 ; La théorie est comparée à une mer sans rivage. Voir S. DAVID-CONSTANT, « Propos sur le problème de la causalité dans la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle », *J.T.*, 1988, p.646, n°4.

Dans la perspective de modérer la théorie, H. DE PAGE introduisit la théorie de la rupture du lien causal selon laquelle lorsqu'il intervient une cause juridique propre dans le processus dommageable telle l'exécution d'une obligation légale, réglementaire ou conventionnelle, la relation causale entre la faute et le dommage est rompue.²⁴⁴ Cette théorie fut suivie par la jurisprudence pendant longtemps. Son application a pour conséquence de laisser le dommage à charge de la personne intervenue en vertu d'une obligation légale ou conventionnelle tandis que l'auteur de la faute ayant provoqué l'intervention échappe à sa responsabilité. Pour éviter cette situation inéquitable, la jurisprudence récente a souvent permis le remboursement des dépenses effectuées en vertu d'une obligation conventionnelle ou légale par suite d'un fait fautif. Toutefois, le critère retenu pour aboutir à cette fin n'a pas toujours été le même.

Dans les arrêts des 9 mars 1984²⁴⁵ et 15 mars 1985²⁴⁶, il fut considéré que la personne qui est intervenue en vertu d'une obligation conventionnelle, légale ou réglementaire bénéficiait de l'indemnisation sauf s'il ressortait du contenu ou de l'économie de la convention, de la loi ou du règlement que le dommage subi par l'intervenant doit rester définitivement à sa charge, sans possibilité de recours contre le tiers fautif.

Un arrêt du 28 juin 1984²⁴⁷ permit l'indemnisation de la personne intervenue en vertu d'une cause juridique propre lorsqu'elle a subi un dommage exceptionnel.

Un arrêt du 13 avril 1988²⁴⁸ écarta la rupture du lien causal « *lorsque l'obligation de la personne qui est intervenue n'est que secondaire par rapport à celle incombant à l'auteur d'une faute délictuelle ou quasi-délictuelle, de faire cesser un état de choses, créé par son fait, et qui ne peut persister* ».

Selon la jurisprudence récente, il est unanimement admis que l'existence d'une obligation conventionnelle, légale ou réglementaire, n'exclut pas qu'il y ait dommage

²⁴⁴ H. DE PAGE, *Traité élémentaire de droit civil belge*, t.II, Bruxelles, Bruylant, 1934, n° 960. La théorie est critiquée par la doctrine. Voir H. de RODE, « Le lien de causalité » in *Responsabilités, traité théorique et pratique*, Titre I, Dossier 11, Story-Scientia, 1998, p.15.

²⁴⁵ Cass., 9 mars 1984, *R.C.J.B.*, 1986, p. 651.

²⁴⁶ Cass., 15 mars 1985, *Pas.*, 1985, I, 978.

²⁴⁷ Cass., 28 juin 1984, *Pas.*, 1984, I, 618.

²⁴⁸ Cass., 13 avril 1988, *Pas.*, 1988, I, 943 ; *J.T.*, 1988, p. 649.

au sens de l'article 1382 du code civil, sauf lorsqu'il ressort du contenu ou de la portée de la convention, de la loi ou du règlement que la dépense ou la prestation effectuée doit restée définitivement à la charge de la personne exécutant l'obligation²⁴⁹.

§ 3. LE PROBLÈME DES COLLISIONS EN CHAÎNE ET LA SOLUTION BELGE

Le problème de l'établissement des responsabilités peut se révéler insurmontable dans le cas de collisions en chaîne. Les victimes ne sont pas indemnisées parce elles sont dans l'impossibilité d'établir le rattachement de leurs dommages avec l'implication de tel ou de tel véhicule déterminé. Les assureurs opérant en Belgique ont pris l'initiative d'indemniser les victimes des carambolages sans devoir attendre la détermination des responsabilités²⁵⁰.

Le 27 février 1996, sur l'autoroute Gand-Courtrai, il s'est produit un carambolage qui a occasionné des dégâts fort importants : 10 morts, 80 blessés, 208 véhicules endommagés. Les questions de responsabilités étaient quasi-insurmontables à cause de l'enchevêtrement de carcasses de véhicules incendiés.

Dans la suite, les assureurs se sont convenus de procéder à l'indemnisation des victimes sans tenir compte, dans un premier temps, des problèmes de responsabilité. Depuis lors, l'UPEA²⁵¹ travailla dans le but d'arriver à la mise au point d'un texte qui servirait de guide dans l'indemnisation en cas d'accidents d'une pareille ampleur.

A partir du 17 novembre 1997, un texte appelé « déclaration d'engagement carambolages » entra en vigueur. Les signataires s'engagèrent à déroger aux principes de droit commun pour l'indemnisation des victimes de sinistres catastrophiques entrant dans le champ d'application de la déclaration²⁵². Celle-ci comprenait un préambule et huit articles. Le préambule précisait que la déclaration n'est pas réservée exclusivement aux membres d'UPEA et que l'adhésion à cet engagement est ouverte à l'adhésion à toute entreprise ayant un agrément pour pratiquer la branche RC Auto sur le marché

²⁴⁹ Voir cass., 4 octobre 1988, *Pas.*, 1989, I, 118 ; les arrêts de la Cour de cassation des 19 et 20 février 2001, *Pas.*, 2001, n°97, 98, 99, 100 et 101, pp.322 et s.; Cass., 3^e ch., 10 décembre 2001, *Pas.*, 2001, n° 684, pp.2046-2050 ; Cass. 3^e ch., 4 mars 2002, *Pas.*, 2002/3, pp.632 et s.

²⁵⁰ B. DIDIER, « Les accidents de la circulation : l'initiative des assureurs en faveur des victimes de collisions en chaîne » in *Les indemnisations sans égard à la responsabilité civile*, actes du colloque organisé le 26 octobre 1999 à l'ULB, sous la coordination de J-L. FAGNART, Bruxelles, éditions Kluwer, p.48.

²⁵¹ UPEA: Union Professionnelle des Entreprises d'Assurances. Depuis le 19 février 2004, l'union a changé de nom pour s'appeler Assuralia.

²⁵² B. DIDIER, *op. cit.* p. 49.

belge.

Le préambule déterminait, en outre, les conditions d'application de la déclaration. Celle-ci s'appliquait lorsqu'un accident présentait un caractère jugé exceptionnel. La question de savoir si un sinistre présente un tel caractère était laissé à l'appréciation souveraine d'un comité d'assureurs, composé du Président, du Vice-Président et de l'Administrateur ainsi que du Président de la Division automobile de l'UPEA.

Le premier article précisait les dommages et la personne indemnisables. L'assureur RC Automobile qui s'est engagé d'exécuter la déclaration d'engagement « carambolages » devait réparer les dommages corporels. La convention ne reconnaissait le bénéfice de l'indemnisation qu'aux seuls conducteurs des véhicules automoteurs assurés impliqués dans le carambolage. L'indemnisation était assurée sur base du droit commun après l'intervention de l'assureur « accidents du travail », des autres assureurs et des mutuelles d'assurances maladie-invalidité.

L'article 2 organisait la réparation des dégâts matériels occasionnés au véhicule assuré et le remboursement des frais de dépannage. Les montants d'indemnités alloués au titre de ces derniers préjudices différaient selon que la personne lésée était ou non couverte en assurance dégâts matériels et frais de dépannage. La victime munie d'une telle couverture bénéficiait d'une indemnisation à concurrence de 50 % de la franchise et de 50 % des frais de dépannage excédant l'intervention de l'assureur « dégâts matériels ». Dans le cas contraire, la personne lésée avait droit à une indemnité égale à 50 % du montant des réparations ou de la valeur réelle du véhicule avant le sinistre moins la valeur de l'épave, ainsi que 50 % des frais de dépannage. La déclaration autorisait l'assureur RCAuto ayant indemnisé son assuré suivant les dispositions de celle-ci de s'abstenir de l'application de la convention RDR²⁵³.

L'article 3 prévoyait que l'assureur RCAuto qui avait appliqué la déclaration d'engagement « carambolages » avait droit de continuer la recherche des responsabilités. Il était subrogé dans les droits et actions des personnes lésées indemnisées à concurrence des montants réglés.

²⁵³ Voir art. 2 de la déclaration d'engagement Carambolages du 19 novembre 1997.

L'article 4 excluait les tiers payeurs du bénéfice des dispositions de la déclaration. Celle-ci ne s'appliquait pas aux tiers, appelés à fournir des prestations aux personnes lésées en application de la législation sociale, de la législation en matière d'accidents du travail, d'un règlement statutaire et/ou de tout autre contrat d'assurance ainsi qu'aux CPAS.

Les articles 5-8 réglementaient l'entrée en vigueur, la prise d'effet et la fin de la déclaration. Pour chaque entreprise signataire, la déclaration prenait effet à partir de la date de souscription. L'engagement durait alors une période d'un an minimum. Il était renouvelé tacitement d'année en année à la date du 1^{er} janvier à moins que l'entreprise n'eût pas exprimé sa dénonciation. Celle-ci était adressée par lettre à l'UPEA au plus tard trois avant la fin de l'année. Ainsi, l'engagement de l'entreprise se terminait avec la fin de l'année pendant laquelle la dénonciation a été signifiée²⁵⁴.

Pour l'ensemble des entreprises signataires, l'entrée en vigueur de la déclaration était fixée au plus tôt à la date où au moins 75 % du nombre des entreprises et représentant 65 % de l'encaissement RC Automobile du marché belge y avait souscrit. L'atteinte de ce quota devait être notifiée aux entreprises signataires par l'UPEA.²⁵⁵

La déclaration prenait fin par dénonciation. Dans ce cas, le même quota exigé pour l'entrée en vigueur était nécessaire pour que la déclaration cesse ses effets²⁵⁶. Toutefois, la déclaration continuait à produire tous ses effets pour les accidents de la circulation à caractère exceptionnel survenus avant la date à laquelle la dénonciation ou la cessation était devenue définitive²⁵⁷.

Le 1^{er} mars 2004, une nouvelle déclaration d'engagement « carambolages »²⁵⁸ a été mise au point. Elle présente beaucoup de similitudes avec celle du 19 novembre 1997 aussi bien dans l'esprit que dans la lettre. La seule différence se situe au niveau des dommages réparables selon les dispositions des deux déclarations. Dans leur dernière

²⁵⁴ Art.5 de la déclaration.

²⁵⁵ Art.8 de la déclaration.

²⁵⁶ Art.6 de la déclaration.

²⁵⁷ Art.7 de la déclaration.

²⁵⁸ Voir le texte de la déclaration sur : <http://www.assuralia.be>.

déclaration, les assureurs ont exclu la réparation de tout dommage moral²⁵⁹.

Depuis le 1^{er} février 2004, Assuralia a également mis en place une convention « victimes innocentes » permettant d'indemniser rapidement les victimes dont la responsabilité ne peut certainement pas être mise en cause lorsque la responsabilité civile de plusieurs assurés est impliquée à la suite d'un accident de la circulation. Les victimes innocentes sont aussi indemnisées sans attendre l'établissement des responsabilités. La convention exclut évidemment les usagers faibles, lesquels bénéficient de l'indemnisation automatique organisée par l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989²⁶⁰.

SECTION 3 : INCIDENCE DE LA PLURALITÉ DES CAUSES SUR LES DROITS DE LA VICTIME

Dans la préface de l'ouvrage de F. Chabas, intitulé « *l'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation* » H. MAZEAUD ironisait : « *Le camp des piétons, vainqueur en 1930, réclame, l'appui du législateur pour réaliser de nouvelles conquêtes ; il ne lui suffit plus d'avoir contraint le gardien de la voiture à démontrer une cause étrangère pour échapper à la responsabilité : la faute de la victime, à moins qu'elle ne soit intentionnelle, ne saurait avoir le moindre effet sur l'indemnisation ; le piéton, si l'on adopte le « projet Tunc », obtiendra toujours réparation intégrale.*

On s'imagine simplifier ainsi tous les procès de responsabilité civile en matière d'accident de la circulation. Quelle illusion ! Défenseurs du projet Tunc, lisez le remarquable ouvrage de M. F. Chabas et vous comprendrez que refuser tout rôle à la faute de la victime ne pourra que conduire les tribunaux à une analyse du lien de causalité : là où ils recherchent si la conduite de la victime a été fautive, ils se demanderont si elle a été causale. Le problème sera déplacé et compliqué. »²⁶¹

En effet, la pluralité des causes exerce une grande influence sur les droits des victimes. S'il y a concours d'une faute du responsable avec celle de la victime, l'indemnité due à celle-ci est limitée à la part mise à charge du responsable. Lorsque les fautes de

²⁵⁹ Art.2 de la déclaration d'engagement Carambolages du 1^{er} mars 2004.

²⁶⁰ Article 1 de la convention.

²⁶¹ F. CHABAS, *L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation* (Préface), Paris,

plusieurs responsables ont concouru à la réalisation du dommage, les victimes sont confrontées au problème de la pluralité de poursuites et de la garantie d'indemnisation. En droits belge et français, la jurisprudence a instauré le mécanisme d'obligation *in solidum* permettant aux victimes de poursuivre chacun des co-auteurs pour l'intégralité du dommage subi. En revanche, le responsable qui a payé dispose d'un recours contre ses co-responsables.

§ 1. INCIDENCE DE LA FORCE MAJEURE

Le dommage peut être le résultat de la force majeure et d'un fait d'une personne déterminée. Pendant longtemps, cette situation ne posait aucun problème. Dès lors que le dommage avait pour cause la force majeure, il n'y avait pas de place pour la responsabilité du fait personnel. La force majeure absorbait, à elle seule, toute la causalité du dommage.

En revanche, lorsqu'une personne avait commis une faute ou un fait sans lequel le dommage ne se serait pas produit, on ne pouvait plus parler de force majeure ; la responsabilité de cette personne était entière et elle indemnisait intégralement la victime. Toutefois, certaines décisions vinrent semer le trouble dans la jurisprudence française en reconnaissant la causalité partielle dans des affaires où la force majeure et le fait d'une personne ou d'une chose avait concouru dans la réalisation d'un dommage^{262, 263}. Mais cette théorie ne parvint pas à s'imposer.

En droit belge, la force majeure a toujours été exonératoire de la responsabilité civile. Comme en droit français, la force majeure ne peut résulter que d'un événement indépendant de la volonté humaine et que cette volonté n'a pu prévoir ni conjurer.²⁶⁴ Ainsi, par exemple, il a été jugé qu'il y a imprévisibilité dans le cas d'un conducteur pris d'un soudain accès de toux entraînant une perte de conscience.²⁶⁵ Il en est de même dans la situation d'un accident causé par conducteur diabétique qui tombe

L.G.D.J., 1967.

²⁶² Com., 19 juin 1951, *D.* 1951, 717, note RIPERT ; *S.* 1952, 1, 89, note NERSON ; *JCP*, 1951, II, 6462, note E.BECQUE ; *R.T.D.C.*, 1951, 515, obs. MAZEAUD.

²⁶³ Civ 2^e, 13 mars 1957, *JCP* 1957, II, 10084, note ESMEIN, *D.* 1958, 73, note RADOUANT.

²⁶⁴ Cass., 17 janvier 1990, *Pas.*, 1990, I, 584.

²⁶⁵ Bruxelles, 7 novembre 1989, *R.W.*, 1989-90, p.1263.

dans un coma hypoglycémique²⁶⁶. Lorsque l'auteur de l'accident est libéré par l'intervention de la force majeure, le dommage reste alors à charge de la victime. Cette situation était jugée inéquitable en matière d'accidents de la route étant donné que l'auteur de l'accident bénéficie d'une couverture obligatoire. Le régime d'indemnisation instauré par l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 a amélioré la protection des victimes en reconnaissant l'inopposabilité de la force majeure aux usagers faibles de la route.

§ 2. INCIDENCE DU FAIT D'UN TIERS : OBLIGATION IN SOLIDUM

Lorsque le fait du défendeur en responsabilité est en concours avec le fait imprévisible et irrésistible d'un tiers, le défendeur est exonéré et l'auteur du fait revêtu de la force majeure prend intégralement en charge l'indemnisation de la victime.

En revanche, si le dommage résulte d'une action conjuguée de plusieurs personnes et qu'aucun parmi leurs faits ne remplit les conditions de la force majeure, la victime est confrontée au problème de poursuite de plusieurs auteurs.

En principe, toute obligation se divise de plein droit entre les créanciers et les débiteurs de celle-ci.²⁶⁷ Le principe de la divisibilité est considéré comme le droit commun des obligations à pluralité de sujets en matière civile.²⁶⁸ Lorsque plusieurs personnes contractent une obligation à l'égard d'un créancier, elles sont présumées ne l'avoir contractée que chacune pour sa part. Deux dérogations sont seulement prévues : les obligations indivisibles²⁶⁹ et les obligations solidaires²⁷⁰. Or, la solidarité ne se présume pas, elle doit être exprimée par la loi ou par les parties.²⁷¹ En matière pénale, la solidarité passive entre co-auteurs dans la réparation des dommages résultant d'une infraction est prévue par la loi²⁷². En matière civile, il n'y a pas de solidarité entre les auteurs de fautes concurrentes. La victime d'un dommage causé par plusieurs personnes

²⁶⁶ Anvers, 6 novembre 1987, *R.W.*, 1989-90, p.748 ✓

²⁶⁷ H. DE PAGE, *Traité élémentaire de droit civil belge*, t.III, 3^e éd., n°289.

²⁶⁸ En matière commerciale, la solidarité entre débiteurs est plutôt la règle. Même en matière civile, la solidarité entre débiteurs est souvent stipulée. Voir, DE PAGE, *op. cit.*, n°318.

²⁶⁹ Art. 1217 et 1218 du code civil.

²⁷⁰ L'obligation solidaire est d'origine purement technique. Elle existe lorsque plusieurs débiteurs ne se sont obligés à une même chose, de manière que chacun puisse être contraint pour la totalité et que le paiement fait par un seul libère les autres envers le créancier.

²⁷¹ DE PAGE, *op. cit.* n°318.

devait alors poursuivre chacune d'entre elles pour sa part mais cette procédure serait longue et coûteuse. En plus, la victime courait le risque de l'insolvabilité de certains des co-responsables. Ce problème a été résolu par le mécanisme de l'obligation *in solidum*. La responsabilité *in solidum* est théoriquement justifiée par l'équivalence des conditions. Mais il existe encore une autre justification aussi satisfaisante : le souci de faciliter l'indemnisation des victimes. L'obligation *in solidum* a été conçue tout simplement pour donner aux victimes le maximum de chances d'être intégralement indemnisées. N'eut été l'obligation *in solidum*, les victimes devraient effectuer autant de poursuites qu'il y a de co-auteurs pour se faire indemniser. Par ailleurs, la réparation intégrale du dommage subi ne serait pas garantie car la victime courait le risque de tomber sur un débiteur insolvable. Les régimes d'indemnisation des usagers faibles instaurés en France et en Belgique ont plus facilement résolu le problème. Les victimes protégées ne peuvent se voir opposer le fait du tiers. Toutefois, le régime de responsabilité civile de droit commun reste applicable aux conducteurs.

§ 3. INCIDENCE DE LA FAUTE DE LA VICTIME

En droit belge, la faute de la victime quelle que soit sa gravité n'a pas pour effet de libérer l'auteur de l'accident en droit commun de la responsabilité. Mais elle a pour conséquence de réduire le montant de la réparation à laquelle la victime peut prétendre. Lorsque le dommage subi par la victime est le résultat de la faute d'un tiers et de celle de la victime elle-même, cette situation entraîne un partage des responsabilités.²⁷³ Ce dernier s'opère soit sur base de la gravité des fautes respectives soit selon leur incidence sur la survenance du dommage.²⁷⁴ Toutefois, la jurisprudence admet, depuis longtemps, que si l'auteur du dommage a commis une faute intentionnelle, le caractère de celle-ci absorbe toute la causalité, de sorte que la victime a droit à la réparation intégrale du préjudice subi.²⁷⁵

²⁷² Voir art. 375-2, 480-1 et 532 du code français de procédure pénale et l'art.50 du code pénal belge.
²⁷³ Cass. 22 mai 1967, *Pas.*, 1967, I, 1099 ; Cass. 20 novembre 1967, *Pas.*, 1968, I, 375 ; Cass.4 juin 1970, *Pas.*, 1970, I, 184, Cass. 29 juin 1995, *Dr. circ.*, 1996, p. 12 ; Cass. 6 janvier 1993, *Pas.*, 1993, I, 11.

²⁷⁴ De plus en plus, la Cour de cassation choisit comme critère de partage de responsabilité non pas la gravité des fautes mais leur incidence sur la survenance du dommage, voir Cass. 31 mars 1949, *Pas.* 1949, I, 255; Cass.28.01.1988, *Pas.*, 1988, I, 627 ; Cass. 7 novembre 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n°11855, Cass. 8 octobre 1992, *Pas.*, 1992, I, 1124 ; *R.G.A.R.* 1994, n°12.340.

²⁷⁵ J.- L. FAGNART, *Chronique de jurisprudence, J.T.*, 1985, p.468, n°31.

Lorsqu'une faute d'imprudence ou de négligence de la victime est en concours avec un délit intentionnel, on applique alors le principe *fraus omnia corrumpit*. Cette règle permet d'éviter que l'auteur d'un délit intentionnel puisse bénéficier d'une réduction de l'indemnité qu'il doit à la victime qui en a subi le préjudice en alléguant l'imprudence ou la négligence de cette dernière.²⁷⁶

Avant l'instauration d'un système d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route, la jurisprudence belge était particulièrement sévère dans l'appréciation du rôle causal de faute de la victime²⁷⁷. Les parts de dommages laissés à charge des passagers et des piétons fautifs étaient jugés inéquitables d'autant plus la quote-part mise à charge du conducteur est couverte par son assureur tandis la personne lésée supporte le reste de son préjudice de ses propres deniers.

La loi du 30 mars 1994²⁷⁸ qui a inséré l'article 29 bis dans la loi du 21 novembre 1989 a modifié considérablement le régime de la faute de la victime en droit commun de la responsabilité civile. Sous la version initiale de l'article 29 bis, la victime ne pouvait se voir opposer que sa faute inexcusable lorsque cette dernière avait été la seule cause de l'accident. Mais il avait exclu les passagers du régime d'indemnisation automatique. La doctrine s'était montrée très critique à l'égard de cette exclusion.²⁷⁹ Par la loi du 13 avril 1995, le législateur rectifia le tir en supprimant l'exclusion²⁸⁰.

Suite aux modifications apportées par la loi du 19 janvier 2001, la victime ne peut se voir opposer que sa faute intentionnelle. Toutefois, le régime de l'art.29 bis ne s'applique pas au conducteur. Celui-ci peut se voir opposer sa faute²⁸¹.

En France, le régime de la faute de la victime était le même qu'en Belgique jusqu'à

²⁷⁶ Pour la France, voir Cass. civ. 1^{ère}, 16 octobre 1984, *Bull. civ.*, n°174 ; Cass. crim., 7 novembre 2001, *R.T.D.C.*, 2002, p.314. Pour la Belgique, voir Cass. 2^e ch., 6 novembre 2002, *R.G.A.R.*, 2003, n° 13.719 ; J. KIRKPATRICK, « La maxime *fraus omnia corrumpit* et la réparation du dommage causé par un délit intentionnel en concours avec une faute involontaire de la victime. A propos d'un arrêt de la Cour de cassation du 6 novembre 2002. » *J. T.*, 2003, pp. 573-578.

²⁷⁷ R.O. DALCQ & G. SCHAMPS, *op. cit.*, p.724 avec toute la jurisprudence citée.

²⁷⁸ M. B., 31 mars 1994.

²⁷⁹ Voir notamment J.-L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accidents après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *R.G.A.R.*, 1994, n°12.388 ; R.O. DALCQ, « L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes », *J.T.*, 1994, p.665.

²⁸⁰ M. B., 27 juin 1995.

l'arrêt Desmarès²⁸². Cette dernière décision introduisit, en matière de la responsabilité civile automobile, une jurisprudence selon laquelle la faute de la victime ne pouvait exonérer le gardien du véhicule impliqué dans l'accident que si elle revêtait les caractères de la force majeure. Cette solution fut considérée comme une provocation à la réforme. Le législateur français y répondit en instaurant la loi du 5 juillet 1985. Celle-ci modifia le régime de la faute de la victime dans le domaine des accidents de la circulation. Actuellement, la victime ne peut se voir opposer que sa faute inexcusable si celle-ci constitue la cause exclusive de l'accident. Toutefois, il importe de rappeler que le conducteur peut se voir opposer sa faute. Dans d'autres domaines, la jurisprudence française revint à sa position traditionnelle.

²⁸¹ Cass. 27 mai 1993, *Pas.* 1993, I, 513 ; Liège 12 novembre 1992, *Bull. ass.*, 1993, p.275.

²⁸² Civ. 2^e, 11 février 1976, *D.* 1976, 609, note LARROUMET ; Civ. 2^e, 21 juillet 1982, *Gaz. Pal.* 1982, Somm. 317, note CHABAS.

CHAPITRE IV : INSUFFISANCE DE LA SOLUTION TIRÉE DE L'INTERPRÉTATION DE L'ARTICLE 1384 AL. 1 DU CODE CIVIL EN FRANCE

En France, l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière a été facilitée par un régime de la responsabilité civile de plein droit fondée sur l'interprétation de l'art. 1384 al. 1. Ce régime a permis de dispenser la victime de la preuve de la faute commise par l'automobiliste.

Bien que la responsabilité générale du fait des choses déduite de l'art.1384 al.1 facilitât l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière en France, elle finit, avec le temps, par se montrer inefficace. Dans ce chapitre, nous rappellerons l'historique de l'application de l'art.1384 dans le domaine des accidents de la circulation routière, les conditions de mise en œuvre de ce régime et les limites de celui-ci.

SECTION 1 : HISTORIQUE DE L'APPLICATION DU RÉGIME DE L'ART 1384 AL.1 AUX AUTOMOBILES

Dans le cadre de la recherche des mécanismes permettant d'améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents consécutifs à la révolution industrielle, la jurisprudence française et belge firent recours aux dispositions de l'art. 1384 al. 1. Mais l'interprétation de cet article en France et en Belgique marqua la croisée des chemins au sujet du régime de la responsabilité civile du fait des choses. Bien que ce texte soit identique dans les codes civils belge et français, les tribunaux lui donnèrent une interprétation différente en France et en Belgique. L'interprétation donnée à l'art. 1384 al.1 par les tribunaux belges n'apportait aucune amélioration à l'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Ainsi, le régime de la réparation des dommages occasionnés par les automobiles fut maintenu sous le régime des art. 1382 et 1383. En France, le régime de la responsabilité civile du fait des choses fut étendu aux automobiles mais par une série de conquêtes jurisprudentielles successives. Il permit d'améliorer considérablement l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation

routière en écartant la preuve de la faute de l'automobiliste.

§ 1. LA CROISÉE DES CHEMINS DES DROITS FRANÇAIS ET BELGE

A. DÉCOUVERTE DE LA RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DU FAIT DES CHOSES INANIMÉES EN BELGIQUE

En 1871, sur proposition du substitut FAIDER, le tribunal de Bruxelles reconnut, pour la première fois, l'existence d'un principe général de responsabilité civile du fait des choses inanimées déduit de l'art. 1384 al. 1.

La thèse fut reprise et affinée par le civiliste belge Laurent, en 1876²⁸³. La Cour de Cassation de Belgique l'adopta²⁸⁴ mais l'établissement de la responsabilité civile du gardien fut soumis à la condition que le vice de la chose dont il a la garde soit prouvée. Cette exigence limita considérablement le domaine de la responsabilité du fait des choses en droit belge. Quand la circulation automobile s'intensifia, l'art. 1384 al. 1 ne put pas faciliter la réparation des dommages occasionnés par les accidents de la route puisque les victimes devaient apporter la preuve du vice du véhicule pour établir la responsabilité de son gardien. Or, cela n'est ni facile, ni toujours possible. Ainsi, les accidents de la circulation routière restèrent sous l'empire des dispositions des art. 1382 et 1383 du Code civil jusqu'à la réforme du 30 mars 1994 qui a instauré un régime d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route.

B. INTERPRÉTATION DONNÉE À L'ART. 1384 AL. 1 EN FRANCE

En matière d'accidents du travail, la doctrine tenta d'accréditer la thèse de l'obligation de sécurité à charge de l'employeur²⁸⁵. S'elle avait été acceptée, cette thèse aurait permis de dispenser la victime d'un accident du travail de la preuve de la faute de l'employeur. Mais la théorie n'a jamais influencé la jurisprudence. Par ailleurs, elle ne permettait que d'améliorer la situation des victimes d'accidents du travail et non

²⁸³ F. LAURENT, *op.cit.* pp. 691 et s.

²⁸⁴ La Cour de Cassation de Belgique rejeta la théorie de Laurent dans son arrêt du 28 mars 1889 (Cass. 28 mars 1889, pas. 1889, I, 161) mais elle finit par l'adopter par son arrêt du 26 mai 1904 (Cass., 26 mai 1904, *Pas.*, 1904, I, 264 et les conclusions de l'Avocat Général JANSSENS.

²⁸⁵ M. SAUZET, « De la responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industriels », *Rev. crit. lég. et jur.*, 1883, p. 596 et s.

celles des victimes d'accidents causés par les choses en général. Elle perdit d'ailleurs son intérêt grâce à la loi sur les accidents du travail²⁸⁶.

La jurisprudence tenta même d'utiliser l'article 1386 en faisant régir par lui les dommages causés non seulement par la ruine d'un bâtiment, mais aussi par une chose inanimée quelconque. Cette dernière option était justifiée par l'idée que la machine est plus dangereuse que l'animal et le bâtiment ; que si le code énonce une responsabilité pour ceux-ci, il doit, à plus forte raison, en être ainsi pour celle-là. Fidèle à cette orientation, la Cour de Paris rendit une personne responsable des dommages causés par son arbre sur base de l'art. 1386²⁸⁷. Toutefois, malgré la possibilité d'établir une analogie entre un arbre et un bâtiment, les deux choses étant des immeubles, il faut admettre qu'ils présentent une nette différence. Un bâtiment implique une construction et, par conséquent, la responsabilité pour sa ruine est conditionnée à l'existence d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien. Or, cette condition ne pouvait convenir aux arbres. Par ailleurs, la responsabilité du fait de la ruine d'un bâtiment ne facilitait pas l'indemnisation à cause des conditions auxquelles son application est soumise.

En 1896, un arrêt de la Cour de Cassation, appelé arrêt Teffaine, permit de dégager le principe général de responsabilité civile du fait des choses inanimées. L'affaire concernait une explosion survenue dans une machine à vapeur d'un remorqueur entraînant le décès d'un mécanicien. Après expertise, les juges du fond avaient imputé l'explosion à un défaut de construction. La Cour de Paris accorda une indemnité à la veuve de la victime en appliquant les dispositions de l'art. 1386, par analogie. La Cour de Cassation confirma la décision, estimant que l'art. 1384 al. 1^{er} avait une portée générale et pouvait être invoquée par la veuve à défaut de l'art. 1386²⁸⁸.

Dès 1897, un arrêt de la Chambre des requêtes, relatif lui aussi à l'explosion d'une chaudière vint faire évanouir les espérances que les défenseurs de la théorie de la responsabilité objective basée sur la notion de risque avaient fondées sur l'arrêt Teffaine. L'arrêt de la chambre permit au propriétaire d'une chose inanimée de

²⁸⁶ La loi du 9 avril 1898 en France et la loi décembre 1903 en Belgique.

²⁸⁷ Paris, 20 juillet 1877, *S.*, 1878, 2, 48.

²⁸⁸ Cass. civ., 16 juin 1896, Teffaine, *DP*, 1897, 1, 433, Concl. L. SARRUT, note R. SALEILLES ; *S.*, 1897, 1, 17, note A. ESMEIN ; F. LEDUC, *La responsabilité du fait des choses, Réflexions autour d'un centenaire*, Paris, Economica, 1997.

s'exonérer en prouvant l'absence de faute²⁸⁹. Cet arrêt limita ainsi le fondement de la responsabilité générale du fait des choses à la faute présumée.

A cette époque, Saleilles et Josserand, préoccupés aussi par le problème d'accidents du travail soutinrent que, sur base des dispositions de l'art. 1384 al. 1^{er}, toute personne devait être déclarée responsable de plein droit de tout accident causé par les choses meubles ou immeubles, dont elle a la garde. Ils conclurent ainsi que le chef d'entreprise était responsable de tous les accidents causés à son personnel par l'outillage utilisé au travail²⁹⁰. A la même occasion, ces deux auteurs introduisirent aussi l'idée de responsabilité civile objective fondée non pas sur la présomption de faute mais sur la notion de risque. Ainsi, le propriétaire de la chose devenait responsable des accidents survenus par cas fortuit. Seule la faute de la victime pouvait être invoquée par lui pour écarter cette responsabilité.

Dans la suite, la jurisprudence se montra plus exigeante. Elle ne se contenta plus de preuve négative que le gardien de la chose n'avait commis aucune faute ; elle exigea qu'il apportât la preuve positive d'un fait extérieur générateur du dommage de sorte qu'il restait responsable toutes les fois qu'il n'apportait pas la preuve précise d'une cause étrangère ayant déterminé le dommage. Il en était ainsi notamment lorsque l'accident avait une cause inconnue²⁹¹. Tout en admettant la preuve contraire, la jurisprudence la rendit si malaisée que la présomption devenait presque irréfutable.

§ 2. TENTATIVES DE CANTONNEMENT DE L'ART. 1384 AL.1 ET SON APPLICATION AUX AUTOMOBILES EN FRANCE

Par crainte de voir l'art.1384 al.1^{er} s'appliquer à tous les accidents, la jurisprudence et la doctrine ont proposé diverses restrictions afin de cantonner ce texte dans un champ d'application bien limité. Quelques-unes de ces propositions auraient eu pour résultat d'exclure l'application de la responsabilité générale du fait des choses du domaine des

²⁸⁹ Cass. req., 30 mars 1897, S. 1898, 1, 71.

²⁹⁰ R. SALEILLES, *Les accidents du travail et la responsabilité civile* ; L. JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897.

²⁹¹ Cass. civ., 21 janvier 1919, S. 1921, 1, 265 ; Cass. civ., 16 novembre 1920, *DP*, 1920.1.169, note R. SAVATIER, S. 1922, 1, 97, note L. HUGUENEY.

accidents d'automobiles. L'application de l'art. 1384 al. 1^{er} à l'indemnisation des victimes de la circulation routière est l'aboutissement de conquêtes successives de la jurisprudence.

Il a été avancé que l'art.1384 al. 1 ne pouvait s'appliquer qu'à une chose atteinte d'un vice propre ayant causé le dommage. On considérait que, dans le cas contraire, le dommage ne pouvait provenir que d'une faute humaine relevant de la responsabilité du fait personnel. Cette position était basée sur l'arrêt Teffaine et sur l'analogie établie entre l'application de l'art. 1386 et celle de l'art. 1384 al. 1^{er}. Il a été soutenu que dans ce dernier arrêt, la chaudière à la base de l'accident était atteinte d'un vice de construction. Les partisans du cantonnement de l'art. 1384 al. 1^{er} utilisait encore l'argument d'analogie selon lequel l'application de l'art. 1386 est conditionnée à l'existence d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien et qu'il doit en être également ainsi pour l'art.1384 al.1.

La distinction entre les choses atteintes ou non d'un vice aurait rendu la tâche difficile aux victimes d'accidents car elles auraient dû établir que la chose à la base du dommage subi, avait un vice inhérent à sa nature. Cette preuve serait fastidieuse pour les victimes d'accidents des engins difficilement maîtrisables comme les véhicules à moteur. Dans un arrêt du 13 février 1930, connu sous l'appellation de l'arrêt Jand'heur, la Cour de cassation repoussa la distinction en affirmant qu'il « *n'est pas nécessaire qu'elle (la chose) ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'art.1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même* ». ²⁹²

Il a été proposé que l'application de l'art. 1384 al.1 soit exclus aux cas où la chose à l'origine du dommage serait mue ou dirigée par la main de l'homme. Il en aurait été ainsi dans l'hypothèse d'un accident causé par une automobile sous la maîtrise de son conducteur. On estimait qu'en pareil cas, l'accident était dû au fait personnel et que l'art. 1382 était seul applicable. Ainsi, il y avait lieu de se retrouver dans deux types de situations. D'une part, si l'accident survient au moment où le véhicule est actionné par la main de l'homme, l'article 1384 al.1 est inapplicable. La victime ne peut

²⁹² Ch. réunies, 13 février 1930, *DP*, 1930, 1, 57, rapp. Le Marc'HADOUR, concl. P.MATTER, note G.RIPERT ; *S.*, 1930, 1, 121, note ESMEIN; Grand arrêts, t.2, n°193.

qu'invoquer l'art. 1382. D'autre part, lorsque l'accident est dû à un vice de l'automobile elle-même, l'art. 1384 est parfaitement applicable. La victime se retrouve dès lors dans une situation difficile si l'accident est survenu pendant que l'automobile est sous la maîtrise d'un conducteur. Ce qui est le cas le plus fréquent.

L'arrêt Jand'heur rejeta aussi cette distinction en faisant remarquer que « *la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas, suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme.* »²⁹³

Il a été également défendu que l'art.1384 al.1^{er} ne pouvait s'appliquer qu'aux choses en mouvement en s'appuyant sur l'argument qu'une chose inerte ne saurait, elle-même, causer un dommage sauf s'il y a une intervention humaine relevant de la responsabilité du fait personnel. La jurisprudence française écarta cette distinction en affirmant l'application de l'article 1384 al.1^{er} même aux choses inertes mais en rejetant la responsabilité si la chose n'a joué qu'un rôle passif dans la production du dommage.²⁹⁴

Le refus de toutes ces diverses tentatives d'exclusion permit aux victimes d'accidents d'automobiles de se prévaloir de l'art. 1384 al. 1^{er} et d'être indemnisées sans devoir être soumises au fardeau de la preuve de la faute de l'automobiliste jusqu'à la réforme du 5 juillet de 1985.

SECTION 2 : LES CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU GARDIEN DANS LE DOMAINE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE EN DROIT FRANÇAIS

L'art. 1384 al.1 dispose : « *on est responsable ...du dommage causé par des choses que l'on a sous sa garde.* » En matière d'accidents de la circulation routière, ce texte exprime que l'on est responsable du dommage causé par le fait d'un véhicule que l'on a sous sa garde. Dès lors, pour que la responsabilité de l'automobiliste soit engagée sur base de l'art.1384, deux conditions doivent être réunies : l'intervention d'une automobile dans la production d'un dommage et la qualité de gardien dans le chef de la personne dont la responsabilité est alléguée.

²⁹³ Idem .

§ 1. INTERVENTION DE L'AUTOMOBILE DANS LA PRODUCTION DU DOMMAGE

Pour invoquer la responsabilité civile du gardien d'une automobile sur base de l'art.1384 al.1, il fallait que ce dernier ait été « instrument » du dommage.

La victime devait prouver que l'automobile est intervenue dans la production du dommage. Aucune difficulté ne se présentait lorsque l'automobile avait heurté la victime. Mais en l'absence de contact matériel, il n'y avait pas lieu d'affirmer avec certitude que le véhicule avait causé le dommage. Toutefois, la jurisprudence reconnaissait que la seule présence ou le passage d'une automobile pouvait provoquer un comportement dommageable. Ainsi, une automobile avait barré brusquement la route à un cycliste sans l'avoir touché, ce dernier surpris, tomba et se blessa grièvement. La Cour de cassation confirma que l'automobiliste pouvait être condamné sur base de l'article 1384 al.1^{er}.²⁹⁵ Le contact matériel entre la victime et l'automobile n'était donc pas nécessaire pour que la responsabilité civile du fait l'automobile soit engagée, il suffisait que ce dernier ait été une condition *sine qua non* du dommage.

De même, il n'était pas exigé que l'automobile soit en mouvement. Mais encore fallait-il que la victime parvienne à prouver que l'automobile a joué un rôle actif dans la réalisation du dommage. La mobilité de l'automobile présentait l'avantage de faciliter cette preuve car dans ce cas, le rôle actif de l'automobile était présumé ; la victime n'avait qu'à établir que l'intervention de l'automobile avait été la cause du dommage. Lorsque l'automobile était à l'arrêt, il n'empêchait pour autant qu'il soit considéré comme générateur du dommage mais la victime devait prouver qu'il avait joué un rôle actif dans sa réalisation.

§ 2. LA QUALITÉ DE GARDIEN DE L'AUTOMOBILE

L'art. 1384 al. 1 du code civil « *on est responsable du fait des choses que l'on a sous sa garde...* » Mais le code ne définit pas la notion de garde. Selon la doctrine, la garde est un pouvoir juridique de direction et de contrôle. Selon cette définition, le gardien est différent d'un simple détenteur qui n'est titulaire que d'une détention matérielle de

²⁹⁴ Civ. 19 février 1941, S, 1941, 1,49, note FM ; DP, 1941, 85, note J.FLOUR.

²⁹⁵ Cass.2è civ., 12 novembre 1958, JCP, 1959, II,11011, note R. RODIERE, 10 janvier 1962,

l'automobile. Ses limites se manifestèrent dans l'affaire Franck. Dans cette espèce, un voleur s'était emparé d'une automobile et avait écrasé un piéton. Il s'était alors posé la question de savoir qui du propriétaire ou du voleur était gardien de l'automobile qui a causé l'accident ? La réponse permettait de désigner la personne qui devait indemniser la victime. Suivant la définition donnée par la doctrine, c'est le propriétaire qui était gardien. Mais il apparaissait injuste que cette charge pèse sur le propriétaire alors que le véhicule lui avait été frauduleusement soustrait.

Pour résoudre ce problème, la Cour de Cassation de France apporta une nouvelle définition dans un arrêt célèbre du 2 décembre 1941, appelée arrêt Franck. La Cour définit la garde comme l'exercice des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle²⁹⁶. Cette nouvelle définition eut le mérite d'ajouter le pouvoir d'usage à l'ancienne définition et permit ainsi d'attribuer la garde au voleur en déchargeant le propriétaire.

Néanmoins, il arrive de ne pas pouvoir déterminer, de manière précise, la personne qui avait la garde de l'automobile au moment de l'accident. Dans ce cas, le propriétaire est présumé être resté gardien. Cette solution présente un double avantage. D'une part, comme c'est le propriétaire qui réunit le plus souvent les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle, il est censé être le mieux indiqué pour s'assurer contre les risques de responsabilité.

D'autre part, le propriétaire de l'automobile est, en général, le plus apte à supporter le coût d'une couverture d'assurance.

Toutefois, la présomption de garde du propriétaire peut ne pas correspondre à la réalité. Il arrive que le propriétaire perde la garde de l'automobile contre son gré notamment par le vol, abus de confiance, etc. La garde peut aussi être volontairement transférée à une autre personne. Il en est ainsi par exemple lorsque le propriétaire se dessaisit volontairement de l'automobile par l'effet d'un contrat. Dans tous ces cas, la présomption peut être renversée.

Quoiqu'il en soit la garde ne pourrait être seulement matérielle. Le préposé qui détient l'automobile n'en est pas le gardien car il se soumet aux instructions du commettant qui, par son intermédiaire, conserve tous les pouvoirs caractéristiques de la garde incompatibles avec un lien de préposition.

²⁹⁶ D., 1962, somm., 49.
Ch. réu. 2 déc. 1941, DP, 1942, 25, note RIPERT ; S. 1941, 1, 217, note H. MAZEAUD.

SECTION 3 : LES LIMITES DU RÉGIME DE LA RESPONSABILITÉ DU GARDIEN DANS LA PROTECTION DES VICTIMES ET PROVOCATION DE LA RÉFORME DU 5 JUILLET 1985

Le régime de la responsabilité du fait des choses déduite de l'art.1384 al. 1 par la jurisprudence française a facilité la réparation des dommages causés par les automobiles. Mais on s'est rendu par la suite que ce n'était pas une panacée. Il ne permettait pas d'indemniser les victimes dans de nombreuses situations. Il en était ainsi lorsqu'il était impossible de déterminer le gardien, dans le cas où le véhicule n'avait joué qu'un rôle passif ou dans l'hypothèse où le gardien pouvait invoquer l'intervention d'une cause étrangère comme la force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime elle-même.

§ 1. EXCLUSION DE LA QUALITÉ DE GARDIEN

Lorsque le véhicule qui avait causé l'accident avait été identifié et qu'il y avait un problème de détermination du gardien, la jurisprudence française faisait peser une présomption de gardien sur le propriétaire. Mais ce dernier pouvait renverser la présomption en apportant la preuve des circonstances qui ont entraîné la perte de la garde²⁹⁷. Dans ce cas, il échappait à la responsabilité.

Lorsque le véhicule qui avait causé l'accident n'avait pas été identifié, la responsabilité du fait du véhicule ne pouvait être invoquée à défaut de connaître le gardien. La victime ne pouvait alors réclamer l'indemnisation qu'auprès du Fonds de garantie automobile.

§ 2. LE RÔLE PASSIF DU VÉHICULE

La victime d'accident de la circulation routière qui invoquait l'art.1384 al.1^{er} devait prouver que le véhicule avait joué un rôle actif dans la production du dommage. Si le véhicule était en mouvement et qu'il avait eu un contact matériel avec la victime ou avec le véhicule qui la transportait, l'intervention matérielle du véhicule dans la réalisation du dommage était présumée. Toutefois, le gardien du véhicule pouvait la faire tomber en invoquant une cause étrangère, imprévisible et irrésistible.

Par contre, lorsqu'il n'y avait pas eu de contact, soit que le véhicule était à l'arrêt ou en stationnement, l'intervention matérielle du véhicule à la production du dommage subi par la victime n'était pas, a priori, établie. Il y avait lieu de douter de l'existence du « fait » du véhicule et, par conséquent, de l'application de l'art. 1384 al. 1^{er}. La victime avait alors la charge de démontrer la responsabilité du gardien du véhicule en prouvant le rôle actif de ce dernier dans la production du dommage malgré qu'il n'y ait pas eu de contact²⁹⁸. En revanche, le gardien pouvait écarter l'application de l'art. 1384 al. 1^{er} en prouvant que le véhicule dont il a la garde n'avait joué qu'un rôle passif, c'est-à-dire que sa position était restée bien normale. Lorsqu'il y parvenait, il échappait à la responsabilité.

§ 3. EXISTENCE DES CAUSES D'EXONÉRATION

La Cour de Cassation de France avait édifié une jurisprudence favorable à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière sur base de l'interprétation de l'art. 1384 al. 1. Mais le gardien du véhicule dont la responsabilité civile était alléguée pouvait se libérer en invoquant une cause externe : la force majeure, le fait du tiers ou la faute de la victime. L'exonération de la responsabilité du gardien par la faute de la victime apparaissait injuste aux yeux de la doctrine. Elle était souvent critiquée. La jurisprudence tenta de corriger la solution traditionnelle en soumettant la libération du gardien par le comportement fautif de la victime aux conditions de la force majeure. L'incohérence de cette jurisprudence rendit nécessaire l'intervention du législateur.

A. LA FORCE MAJEURE

La force majeure désigne un événement qui dépasse la force de l'homme comme l'ouragan, raz-de-marée, attentat... Un événement n'est constitutif de force majeure que s'il est extérieur (au véhicule, au gardien et à ses préposés), imprévisible et irrésistible. Avant la réforme de 1985, si ces conditions étaient réunies, l'événement était exclusif de toute faute ; il libérait totalement le gardien du véhicule et il laissait tout le

²⁹⁷ Civ. 2è, mars 1980, *JCP* 80, IV, 17 ; Civ.2è, 14 juin 1995, *D.*1995, IR,199.

²⁹⁸ Il a été jugé qu'une voiture en stationnement illicite ne peut pas ne pas avoir participé à la production du dommage (civ. 2^e, 24 mai 1978, *J.C.P.*, 1979, II, 19174, et note DE JEAN de la BÂTIE ; 23 juin 1982, *Gaz. Pal.*, 1983, 1, pan. 274, obs. F. CHABAS.

dommage à la charge de la victime. L'interprétation des caractères exigés au cas fortuit ou à la force majeure pour libérer le gardien de l'automobile était incohérente et génératrice d'injustice.

S'agissant de l'extériorité, les défauts de la route pouvaient être considérés comme extérieurs alors que, comme le fait remarquer B. STARCK, la circulation automobile implique à la fois le trinôme conducteur, véhicule, route²⁹⁹.

En ce qui concerne l'imprévisibilité, aucun critère ne permettait de distinguer ce qui était prévisible de ce qui ne l'est pas normalement. Une nappe d'huile sur une chaussée était ou n'était pas imprévisible³⁰⁰. La présence des flaques d'eau en temps de pluie fut jugée imprévisible³⁰¹. Des distinctions artificielles étaient utilisées pour déterminer le caractère prévisible ou imprévisible du verglas. Formé subitement et en couches épaisses, il était imprévisible³⁰². Signalé au matin, un jour de février, il ne l'était pas³⁰³. Un chien passant devant une voiture pouvait être imprévisible³⁰⁴ tandis qu'un chat passant devant un scooter pouvait ne pas l'être³⁰⁵. Un caillou projeté par un pneu d'une voiture pouvait être ou ne pas être imprévisible³⁰⁶. Il en était de même du caractère insurmontable de la cause étrangère.

B. LE FAIT DU TIERS

Le fait du tiers libère entièrement le gardien du véhicule s'il remplit les caractères de force majeure, c'est-à-dire s'il est imprévisible et inévitable et si le tiers est étranger à

²⁹⁹ B. STARCK, « Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation », *R.T.D.C.*, 1966.644, n° 25.

³⁰⁰ Cass. 2^e civ., 28 octobre 1965, *D.*, 1966, 137, note A. TUNC (est imprévisible une nappe d'huile marquée par une flaque d'eau); 5 avril 1973, *D.*, 1973, Somm. 100 (est prévisible la nappe d'huile située dans un virage signalé dangereux).

³⁰¹ Cass. 2^e civ., 28 octobre 1965 précité.

³⁰² Cass. 2^e civ., 24 mai 1971, *Gaz. Pal.*, 1971, 2, Somm. 95; Rapp. 2^e civ., 29 juin 1966, *D.*, 1966, 645, note A. TUNC; *J.C.P.*, 1967, II, 14931, note R. SAVATIER; Cass. crim., 11 avril 1970, *D.*, 1970, 590; 4 janvier 1973, *Gaz. Pal.*, 1973, 1, Somm. 152.

³⁰³ Cass. 2^e civ., 30 juin 1971, *Bull. civ.* II, n° 240, p. 170; *D.* 1971, somm. 135; *R.T.D.C.* 1972.142, obs. G. DURRY; Cass. 2^e civ., 23 octobre 1963, *Bull. civ.* II, n° 659, p. 492; 18 octobre 1972, *D.* 1973, somm. 4.

³⁰⁴ Cass. 2^e civ., 10 avril 1964, *D.*, 1965, 169, note A. TUNC.

³⁰⁵ Cass. 2^e civ., 24 mars 1965, *D.*, 1965, 405, note A. TUNC.

³⁰⁶ Cass. 2^e civ., 3 février 1966, *D.*, 1966, 349, note A. TUNC; *J.C.P.* 1967.II.14976, note A. PLANCQUEEL.

l'activité du gardien. Si le fait du tiers ne présente pas ces caractères, l'exonération du gardien n'est pas admise.

Dans les rapports entre le gardien et la victime, le fait du tiers est inopposable à cette dernière. Le gardien ne peut pas l'invoquer pour solliciter une décharge partielle. Selon la Cour de cassation, « *le gardien de la chose qui a été l'instrument du dommage, hors le cas où il établit un événement de force majeure totalement exonératoire, est tenu dans ses rapports avec la victime à réparation totale ...* »³⁰⁷ Cette solution est favorable à la victime qui peut requérir une condamnation *in solidum* contre le gardien et le tiers, ou se contenter d'agir pour le tout contre un seul, étant donné que chacun des coresponsables est présumé, en vertu de l'équivalence des conditions, avoir causé la totalité du dommage.

Dans les rapports entre le gardien et le tiers, le gardien du véhicule qui a indemnisé la victime dispose d'un recours contre le tiers fautif ou non.³⁰⁸

C. LE FAIT DE LA VICTIME ET LA PROVOCATION DE LA RÉFORME DU 5 JUILLET 1985

L'effet exonératoire de la faute de la victime avait connu une évolution favorable aux victimes. Au début, lorsque la victime avait commis une faute, les tribunaux écartaient la responsabilité du gardien, sans se préoccuper de la gravité ou de la nature de la faute. Cette jurisprudence avait pour conséquence de priver la victime de toute indemnisation chaque fois qu'elle avait commis une faute. Un arrêt de la Cour de cassation de 1934 imposa la distinction suivante : Si la faute avait été normalement imprévisible et insurmontable, le gardien était totalement exonéré.³⁰⁹ Si, par contre, la faute de la victime n'était pas normalement imprévisible ou insurmontable, les tribunaux n'exonéraient pas totalement le gardien mais ils diminuaient l'indemnité en tenant compte de la gravité de la faute de la victime, ou de la gravité respective de la faute de

³⁰⁷ Civ.2è, 17 novembre 1982, *Gaz. Pal.*, 1983, 1, pan.141, note CHABAS, Civ. 2è, 26 avril 1990, *Bull.civ.*, II, n°79, p.41.

³⁰⁸ Civ. 2è, 5 février 1986, *Bull.civ.*, II, n°11 ; *Gaz. Pal.*, 1986, 1, somm.334.

³⁰⁹ Civ.2è, 4 mai 1957, *Bull.civ.*, II, n°326 ; Civ.2è, 4 juin 1980, *Bull.civ.*, II, n°132 ; Civ.2è, 20 janvier 1993, *JCP*, 93, IV, 735.

cette dernière et de celle du gardien.³¹⁰ En conséquence, les victimes d'accidents de la circulation routière supportaient la partie du dommage subi à cause de leurs fautes.

L'admission de plus en plus facile des causes d'exonération du gardien du véhicule automoteur fut fort critiquée par A. TUNC.³¹¹ Selon lui, l'assurance de responsabilité civile automobile fut organisée parce que la société avait pris conscience qu'il devenait impossible de faire circuler l'automobile sans risque de causer des accidents. Ainsi, le régime de l'indemnisation des victimes ne pouvait ne pas tenir compte de cette donnée. Concernant la force majeure, l'auteur reconnaissait volontiers que dans certains cas, un automobiliste prudent peut être surpris par la présence sur la route d'un événement imprévisible et irrésistible qui peut le faire perdre le contrôle de sa voiture et entraîner la mort d'un passant. Mais il faisait remarquer que ce n'est qu'un exemple typique de la réalisation d'un risque résultant de l'emploi d'une automobile qui devrait plutôt faire intervenir l'assurance au lieu de le mettre à charge de la victime.

A.TUNC se montrait plus sévère contre l'exonération de la responsabilité du gardien de l'automobile par la faute de la victime. Partant de la définition de la faute en général, c'est-à-dire « *toute inattention, toute maladresse, toute erreur de jugement, le comportement de celui qui n'a pas été prudent, avisé, soucieux de ses responsabilités* », il démontra sur base des statistiques de l'American Insurance Association que 95 % des collisions résultent d'erreurs et d'inadvertances qui peuvent être en permanence le fait des conducteurs les plus prudents et les mieux doués³¹².

Dans un article intitulé « *Accidents de la circulation routière : faute ou risque* », Tunc dressa un véritable réquisitoire du système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière en vigueur en France. Pour remédier à la situation, il proposa, comme il l'avait fait en 1966, un système d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière sans égard à la responsabilité civile.

Le 21 juillet 1982, la Cour de cassation rendit un arrêt, devenu célèbre, qui

³¹⁰ Civ. 2^e, 17 décembre 1963, *JCP*, 1964, II, 14075, note DEJEAN de la BATIE ; *D.*, 1964, 569, note TUNC, TGI BESANCON, 15 avril 1986, *Gaz.Pal.*, 1987, 1, somm.13.

³¹¹ A. TUNC, « Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de l'art. 1384 al. 1^{er} du Code civil », *D.*, 1975, Chr., p. 83 ; A. TUNC, « Les paradoxes du régime actuel de la responsabilité de plein droit ou derrière l'écran des mots », *D.*, 1976, Chr., p. 13.

provoqua la réforme depuis longtemps souhaitée. En l'espèce, les époux Charles avaient été violemment projetés à quelques mètres du passage protégé par un camion conduit par monsieur Desmarès, pendant qu'ils traversaient la chaussée à la tombée de la nuit. La Mutualité industrielle, assureur de M. Desmarès, assignée par les époux Charles sur le fondement de l'art. 1384 al. 1 repoussa la demande en reprochant une double faute aux victimes : celle d'avoir traversé la chaussée sans tenir compte de la vitesse et de la distance du véhicule ainsi que celle de ne pas avoir pris en considération le fait que pendant leur traversée leur présence fut masquée par une autre voiture se trouvant à droite du camion de Desmarès.

Les premiers juges donnèrent raison au défendeur au motif que les fautes retenues contre les demandeurs avaient présenté pour l'automobiliste un caractère à la fois imprévisible et irrésistible de nature à l'exonérer totalement de la responsabilité pesant sur lui de plein droit. Ainsi, la Mutualité industrielle fut mise hors de cause.

Les époux Charles interjetèrent alors appel contre cette décision devant la Cour de Reims qui réforma la décision en déclarant le gardien de la voiture entièrement responsable des suites de l'accident.

Sur pourvoi de la Mutualité industrielle, la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation approuva le jugement d'appel qui condamne le gardien à prendre intégralement en charge le dommage subi par la victime au motif que :

*« Seul un événement constituant un cas de force majeure exonère le gardien de la chose, instrument du dommage de la responsabilité par lui encourue par application de l'art. 1384 al. 1^{er} du Code civil ; que dès lors le comportement de la victime, s'il n'a pas été pour le gardien, imprévisible et irrésistible, ne peut l'exonérer même partiellement. »*³¹³ Cet arrêt divisa la doctrine. Certains commentateurs l'approuvèrent.

Ils firent valoir, en sa faveur, la clarté du principe posé. Selon eux, le système du tout ou rien adopté par la Cour de cassation permettait désormais de fixer nettement la situation des victimes.

En outre, ils appréciaient le fait que l'arrêt marquât une opposition tranchée entre le régime de responsabilité civile basée sur la faute et celui de la responsabilité civile objective. Le premier continuait à traiter de manière égale la faute en tant que cause génératrice et cause exonératoire de la responsabilité. Le deuxième cessait d'accueillir

³¹² A. TUNC, « Accidents de la circulation : faute ou risque », *D.*, 1982, Chr., p. 103.

³¹³ Cass. civ. 2^e, 21 juillet 1982, *D.*, 1982, 449.

la faute pour décharger le responsable comme il l'avait déjà rejeté pour engager la responsabilité. Du même coup, « *on en revenait à la rigueur originelle de la responsabilité civile objective : seule une force majeure pouvant neutraliser cette responsabilité* »³¹⁴.

D'autres commentateurs la désapprouvèrent³¹⁵. Ces derniers trouvaient paradoxal que la faute de la victime perdît tout effet exonératoire à l'égard d'un gardien responsable de plein droit alors que par un arrêt du même jour, la Haute juridiction la lui avait conservée à l'encontre de celui qui, par sa faute, cause un dommage³¹⁶. Le responsable dont la faute était prouvée était désormais moins exposé que celui qui était poursuivi sur le fondement d'un fait objectif alors que moralement le comportement du premier est plus condamnable.

L'arrêt Desmarès suscitait encore une objection dans l'hypothèse où la solution qu'elle introduisait serait appliquée à un gardien non assuré. Le gardien non fautif et non assuré supporterait personnellement les conséquences de la faute de la victime, alors même que celle-ci serait d'une gravité particulière et que le dommage serait purement matériel.

Ainsi, l'avocat général Charbonnier avait, dans ses conclusions, recommandé aux tribunaux, dans la mesure où ils se trouveraient face à des situations douloureuses du fait d'un défaut d'assurance de l'auteur du dommage, « *de modérer, conformément à l'équité, l'indemnisation mise à charge de l'auteur* ».

De même, certains auteurs souhaitaient que la Haute juridiction cantonnât ce nouveau régime de responsabilité aux dommages causés par des choses dont le gardien était assuré et qu'elle restaurât le caractère partiellement exonératoire de la faute de la victime lorsqu'elle présentait un caractère inexcusable ou intentionnel³¹⁷. Toutefois, la Cour de Cassation ne pouvait pas réaliser ces derniers souhaits sans excéder son pouvoir créateur de droit. Conscients de cette limite de la jurisprudence, partisans et adversaires de la nouvelle solution se rejoignirent pour appeler le législateur à

³¹⁴ Y. LAMBERT-FAIVRE, « Aspects juridiques, moraux et économiques de l'indemnisation des victimes fautives », *D.*, 1982, *Chr.* 207 ; G. VINEY, « L'indemnisation des victimes de dommages causés par le fait d'une chose après l'arrêt de la Cour de Cassation (2^e ch. civ.) du 21 juillet 1982 », *D.*, 1982, *Chr.* 205.

³¹⁵ C. LARROUMET, note *D.*, 1982.449 ; F. CHABAS, note JCP 1982.II.19861.

³¹⁶ Cass. 2^e civ., 21 juillet 1982, *Gaz. Pal.*, 1982.2. Somm. 317, note F. CHABAS.

³¹⁷ G. VINEY, « La faute de la victime d'un accident corporel : le présent et l'avenir », *JCP*, 1984, I.,3155.

intervenir³¹⁸. L'attente ne fut pas longue : le Parlement adopta la loi du 5 juillet 1985, peu de temps après la jurisprudence Desmarès.

³¹⁸ J.-L. AUBERT, « L'arrêt Desmarès : Une provocation ... à quelques réformes », *D.*, 1983, *Chron.* 1.

CHAPITRE V : EVOLUTION DE L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE EN DROIT ANGLAIS : LE MAINTIEN D'UN SYSTÈME CRITIQUÉ

Dans un travail de recherche d'un système d'indemnisation adapté au contexte socio-économique africain, il n'y a pas lieu d'ignorer le système juridique anglais. D'une part, ce dernier appartient à une des plus grandes familles juridiques existantes dans le monde. A ce titre, ses mécanismes pourraient inspirer des procédés différents de ceux qui sont connus dans les systèmes juridiques français et belge auxquels nous avons accordé une grande place dans nos développements. D'autre part, certains pays africains ont noué des relations continues avec le Royaume Uni. En matière juridique, ces pays s'inspirent de la *common law*. Il a fallu dès lors analyser l'efficacité de ce dernier système dans l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation routière afin de pouvoir juger ses avantages et ses inconvénients et de voir dans quelle mesure les autres pays africains pourraient en tirer une leçon.

La *common Law* utilise une approche de la responsabilité civile, différente de celle des droits français et belge. Au lieu de procéder par une formule générale applicable aux cas particuliers comme les systèmes juridiques français et belge, il s'efforce d'énumérer les comportements fautifs à l'exemple du droit romain ou du droit pénal. Traditionnellement, les *torts* sont limitativement énumérés par la *common law*. Ainsi, la *law of torts* se présente comme un catalogue de torts qui répond chacun à des conditions particulières.

Les transformations de la société subséquentes à la révolution industrielle ont entraîné une extension de la responsabilité civile à telle enseigne que les torts traditionnels n'étaient plus adaptés à l'indemnisation des victimes d'accidents survenus dans certains domaines. Il a fallu alors introduire le tort de négligence (*tort of negligence*), pouvant s'appliquer à toute cette sphère nouvelle. L'indemnisation des victimes des accidents de la route rendue nécessaire par le développement de l'automobile fut soumise à ce nouveau tort. Il s'agit d'un régime de responsabilité civile basée sur la faute, jugé très

défavorable aux victimes. Celles-ci sont confrontées à de nombreux obstacles ; l'action en indemnisation est un véritable parcours de combattant. Un groupe d'études en sociologie juridique à l'université d'Oxford a illustré l'ampleur des difficultés rencontrées par une image très évocatrice. Il a comparé le régime anglais d'indemnisation des victimes d'accident à « *une course obligatoire qui s'étend sur une longue distance parsemée d'obstacles. Les coureurs sont placés contre leur gré sur la ligne de départ et il leur est dit que s'ils terminent la course, l'arbitre contraindra les organisateurs de la course à décerner un prix aux arrivants. Mais le montant de celui-ci reste incertain jusqu'au dernier moment car il est discrétionnairement fixé par l'arbitre pour chaque finaliste de la course. Par ailleurs, aucun coureur ne connaît la longueur ni la durée de la course. En ce qui concerne les obstacles, certains sont érigés d'avance conformément au règlement tandis que d'autres sont mis à l'improviste sur le parcours des coureurs par les organisateurs. Ces obstacles limitent considérablement les coureurs pouvant atteindre l'arrivée. Comme l'entraînement et la préparation physique diffèrent d'un coureur à l'autre, la difficulté éprouvée par les coureurs face aux obstacles varie aussi d'une personne à l'autre. Eu égard à toutes ces incertitudes, beaucoup de coureurs abandonnent la course dès les premiers obstacles à cause de la démotivation. De leur côté, les organisateurs de la course incitent les coureurs persévérants à l'abandon de la course moyennant des offres de petites sommes d'argent. Les rares coureurs qui atteignent l'arrivée sont déçus par la modicité du prix en argent qui leur est donné.* »³¹⁹

Ce chapitre a pour objet de montrer le parcours de cette course pénible ainsi que le prix décerné aux chanceux arrivants.

SECTION 1 : LES OBSTACLES À L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE EN DROIT ANGLAIS

Les obstacles rencontrés par la victime au cours de l'action en réparation peuvent être

³¹⁹ L'image est tirée de l'ouvrage suivant: S. DEAKIN, A. JOHNSTON, B. MARKESINIS, *Tort law*, fifth edition, Clarendon press, Oxford, 2003, p.68. L'inefficacité du régime anglais de la responsabilité civile basée sur la faute a été démontrée dans P. CANE, *Atiyah's accidents, compensation and the law*, fifth edition, Butterworths, London & Dublin & Edinburg, 1993, pp.149 et s.

rangés en deux catégories. Certains d'entre eux sont relatifs aux conditions de la responsabilité civile tandis que d'autres sont liés à la défense de l'auteur de l'accident.

SOUS-SECTION 1 : LES OBSTACLES RELATIFS AUX CONDITIONS DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Pour être indemnisée, la victime d'un accident de la route doit établir au moins quatre éléments : un devoir de prudence de l'auteur de l'accident, un manquement à ce devoir, un dommage et un lien de causalité entre le manquement et le dommage.

§ 1. L'EXISTENCE D'UN DEVOIR DE PRUDENCE

Le droit anglais impose un devoir de prudence à certaines personnes bien déterminées vis-à-vis des autres : le fabricant à l'égard des consommateurs, l'employeur envers ses travailleurs, le propriétaire ou l'occupant des locaux à l'égard de ses hôtes, etc. Hormis ces cas spécifiques, le droit anglais reconnaît un devoir général de prudence³²⁰. Un tel devoir a été reconnu, pour la première fois, dans l'affaire *Donoghue v. Stevenson*, en 1932³²¹.

Jusqu'à la reconnaissance de l'existence d'un devoir de prudence dans la *common law* était basée sur le critère de proximité. L'obligation de prudence n'était reconnue qu'entre des personnes liées par une relation contractuelle ou personnelle. Un devoir de prudence pouvait aussi être fondé sur la proximité des propriétés.³²²

Dans le domaine des accidents de la circulation, le problème de l'existence d'un devoir de prudence ne constitue pas généralement un obstacle à l'indemnisation des victimes. Il n'y a pas de doute que les automobilistes ont un devoir de rouler de manière prudente afin de ne pas causer un préjudice à autrui. Ils sont responsables des préjudices causés à autrui par leur négligence dans la conduite. C'est pourquoi l'assurance de responsabilité civile automobile a été rendue obligatoire. Mais le problème de savoir s'il y a ou non un

³²⁰ P. J. COOKE, D. W. OUGHTON, *The common law of obligations*, Butterworths, London & Edinburgh, 1989, p.49

³²¹ *Donoghue v. Stevenson* [1932] A.C.562.

³²² *Heaven v. Pender*, [1883], 11 Q.B.D. 503.

devoir de prudence entre l'automobiliste et la victime n'est pas à exclure complètement. La question s'est posée notamment dans l'affaire *Bourhill v. Young*³²³.

§2. LE MANQUEMENT AU DEVOIR DE DILIGENCE OU LA NÉGLIGENCE

Il ne suffit pas à la victime qui demande l'indemnisation de prouver que l'auteur de l'accident avait un devoir de prudence. Encore faut-il qu'elle parvienne à démontrer que le comportement de la personne dont la responsabilité est recherchée constitue une faute. Cette preuve n'est pas toujours facile à rapporter en matière d'accidents de la circulation routière car souvent le sinistre survient subitement de telle manière que la personne lésée ignore quel a été le cours réel des événements. L'ignorance de la victime peut être suppléée par le recours aux témoignages. Mais ceux-ci ne relatent pas toujours les faits avec exactitude car les éventuels témoins peuvent ne pas savoir exactement les circonstances de l'accident. Ils risquent de ne retenir que les faits sensationnels sans grand secours dans l'appréciation du comportement de l'auteur.

Par ailleurs, la question de savoir si la conduite de la victime constitue une faute implique un jugement de valeur, lequel nécessite un critère. Les tribunaux anglais font appel au critère objectif de la personne raisonnable.³²⁴

Dans les domaines où les accidents sont fréquents comme en matière de la circulation routière, les tribunaux anglais exigent un degré très élevé de prudence afin de faciliter l'indemnisation des victimes. La faute est parfois déduite des comportements qui s'écartent de la conduite d'une personne raisonnable. Il en résulte un affinement de la notion de faute, favorisé par l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile. Dans certains cas, le niveau de diligence exigé à l'homme raisonnable est si haut fixé qu'il est hors de portée³²⁵.

En droit anglais, il existe des cas dans lesquels, le fardeau de la preuve pesant sur la victime est allégé. Le *Civil Evidence Act* 1968 prévoit que les faits pour lesquels une personne a été pénalement condamnée sont présumés être constitutifs d'une faute civile.

³²³ *Bourhill v. Young* [1943], A. C., 92.

³²⁴ *Vaughan v. Menlove*, [1837], 132; *Glasgow corporation v. Muir*, [1943] 2 All E R. 44.

³²⁵ Cette tendance a été illustrée sur base des décisions tirées de la jurisprudence. Voir B. MARKESINIS, « La perversion des notions de responsabilité civile délictuelle par la pratique de l'assurance », *R.I.D.C.*, 1983, pp. 302 et s.

Cette présomption a pour effet de transférer la charge de la preuve du demandeur au défendeur. Ainsi, un automobiliste pénalement condamné pour sa conduite est présumé avoir commis une négligence sur le plan civil. Toutefois, la présomption n'est pas irréfragable. Le défendeur peut écarter sa responsabilité en prouvant qu'il roulait avec prudence³²⁶.

Une autre règle utilisée pour diminuer la charge de la preuve de négligence qui pèse sur le demandeur est tirée de l'expression latine *res ipsa requitur*. Souvent, il est impossible de connaître la cause réelle de l'accident. C'est le cas, par exemple, d'une automobile qui dérape apparemment sans raison. Dans une telle situation, la victime ne dispose pas d'éléments matériels suffisants pour apporter la preuve du fait ayant été à l'origine de l'accident. Elle ne se limitera qu'à décrire le sinistre sans pouvoir déterminer l'acte ou l'omission du défendeur qui a été à la base de l'accident. Il lui est impossible de prouver en quoi a consisté la négligence de la personne dont la responsabilité est recherchée. Parfois, les tribunaux anglais viennent au secours de la personne lésée par l'accident en utilisant la maxime *res ipsa requitur*³²⁷.

Pour que la maxime soit applicable, trois conditions doivent être réunies. D'abord, il faut que le demandeur soit dans l'impossibilité d'apporter la preuve de la négligence de l'auteur de l'accident. Ensuite, les moyens de l'accident doivent être sous le contrôle exclusif du défendeur. Enfin, il faut se trouver dans une hypothèse telle que l'accident ne se serait pas produit, n'eut été la négligence du défendeur.

Les effets de la règle sont si variables qu'elle a été assimilée à un caméléon³²⁸. En effet, il arrive que les juges en déduisent directement une négligence. Il peut avoir aussi simplement pour effet d'obliger la partie défenderesse à donner sa version des faits. Dans d'autres cas, elle entraîne un déplacement de la charge de la preuve. Une fois que la maxime *res ipsa requitur* est invoquée, la balle est lancée dans le camp du défendeur et il lui appartient de prouver qu'il n'a pas été négligent. S'il n'y parvient pas, il succombe.³²⁹ C'est ce dernier effet que la maxime produit le plus fréquemment devant

³²⁶ P. J. COOKE, D. W. OUGHTON, *op. cit.*, p.173.

³²⁷ *Byrne v. Boadle*, [1863],159 E.R. 299.

³²⁸ A. M. LINDEN, *La responsabilité civile délictuelle*, Yvon Blais Inc, Cowansville, 1988, p.284 ; voir *Easson c. London & Eastern Railway co.* [1944] KB 422 CA.

³²⁹ P. ARSENAULT, *op. cit.*, p.40.

les tribunaux anglais.

La règle est souvent invoquée dans divers types d'accidents³³⁰ comme ceux causés par la chute d'objets, les explosions, la circulation aérienne, la circulation ferroviaire, la circulation routière, le feu, les produits défectueux, les traitements médicaux et autres.

Dans le domaine de circulation automobile, il existe de nombreux cas dans lesquels les juges y ont fait appel. Ainsi dans l'affaire *Henderson v. Jenkis*³³¹, un camion du défendeur a dérapé à la suite d'une panne de freins et a heurté une camionnette entraînant le décès immédiat du conducteur de cette dernière. L'expertise montra que la panne résultait d'une fuite du liquide du système de freinage, invisible au simple regard d'un non professionnel. La fuite était causée par la corrosion du système entraînée soit par une substance transportée, soit par le sel qui s'y serait glissé pendant la circulation ou par le passage sur de la neige salée. Comme la partie défenderesse ne parvenait pas à prouver une autre cause de la corrosion que l'utilisation du véhicule, le tribunal décida que l'accident ne pouvait s'expliquer que par la négligence de l'utilisateur.

La maxime a également permis aux tribunaux de régler des affaires concernant des collisions d'automobiles dans lesquelles les problèmes de la preuve des responsabilités étaient insurmontables³³².

§3. *EXISTENCE D'UN DOMMAGE*

La négligence attribuée à l'auteur de l'accident ne peut entraîner la responsabilité que si la victime prouve que ce manquement au devoir de prudence lui a causé un dommage. Si cette dernière n'y parvient pas, elle n'a pas droit à l'indemnisation car celle-ci est considérée comme sans objet. Le dommage subi par la victime peut revêtir plusieurs formes. Dans la *common law*, on distingue les dommages physiques découlant des atteintes à l'intégrité physique de la personne, les dommages aux biens, les dommages psychiques résultant des atteintes à l'intégrité psychique de la personne ainsi que les pertes purement économiques.

³³⁰ A. M. LINDEN, *La responsabilité civile délictuelle*, 4^e éd., Yvon Blais inc, Cowansville (Québec), 1988, pp.260 et s.

³³¹ *Henderson v. H.E. Jenkis & sons*, 1970, AC, 282.

La réparation des dommages aux biens et de ceux résultant de l'atteinte à l'intégrité physique a été facilement admise en droit anglais. Mais il n'en est ainsi de la compensation des dommages psychiques ainsi que celle des dommages purement financiers³³³. La réticence de la compensation des préjudices psychiques est justifiée par les difficultés d'évaluation. La tendance au refus de la réparation des préjudices purement financiers, quant à elle, est basée soit sur l'absence de devoir de prudence de la personne coupable de négligence à l'égard de la victime, soit sur le caractère éloigné de ces préjudices par rapport à la négligence qui les a entraînés³³⁴.

Les accidents de la circulation routière entraînent surtout des dommages physiques³³⁵ et matériels dont la demande en réparation est facilement reçue par les tribunaux. Les dommages physiques³³⁶ sont regroupés en deux catégories : les dommages pécuniaires et les dommages extra-pécuniaires. Parmi les dommages pécuniaires dont la victime directe peut demander la réparation, il y a lieu de citer les frais médicaux, la nécessité d'une aide d'une tierce personne, les pertes de revenus actuelles et futures ainsi que la réduction de l'espérance de vie. Dans l'ensemble des dommages extra-pécuniaires, on range les souffrances subies, le préjudice d'agrément, le dommage de deuil et l'atteinte à l'intégrité de la personne elle-même. La *common law* a beaucoup évolué, elle reconnaît l'indemnisation des victimes indirectes. Les personnes à charge de la victime décédée à cause de l'accident ont droit à la compensation de la perte de soutien et le nombre de personnes pouvant prétendre à l'indemnisables n'a cessé d'augmenter³³⁷.

§4. UN LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LE MANQUEMENT ET LE DOMMAGE

Pour que la responsabilité civile de l'auteur de l'accident soit engagée, il faut un lien de causalité entre sa conduite et le dommage subi par la victime. Si ce lien n'est pas établi, la responsabilité civile n'est pas prouvée et la victime ne peut être indemnisée. L'appréciation du lien de causalité par les tribunaux est guidée par le pragmatisme

³³² *Baker v. Market Harborough industrial co-operative society*, [1953], W.L.R. 1472 (C.A.).

³³³ P. J. COOKE, D. W. OUGHTON, *The common law of obligations*, Butterworths, London & Edinburg, 1989, pp.52 et s.

³³⁴ BISHOP, « Economic loss in tort », [1982], 2, Oxford J. L.S. 1.

³³⁵ P. J. COOKE, D. W. OUGHTON, *op. cit.*, p.53.

³³⁶ Voir B. MARKESINIS, S. DEAKIN & A. JOHNSTON, *op. cit.*, pp.814 et s.

³³⁷ Voir B. MARKESINIS, S. DEAKIN & A. JOHNSTON, *op. cit.*, pp.831 et s.

reconnu aux anglo-saxons.

A. LA DÉTERMINATION DU LIEN DE CAUSALITÉ

Les tribunaux anglais considèrent comme cause d'un dommage, tout fait sans lequel ce dernier ne se serait pas produit. La technique utilisée pour déterminer la cause est celle de la condition *sine qua non*.³³⁸ Il peut y avoir plusieurs actes fautifs reliés au dommage mais le responsable doit seulement répondre de celui qui en a été la condition *sine qua non*. Ainsi, dans l'affaire *Cork c. Kirby MacLean Ltd*, le demandeur était un peintre dans la société Kirby Mac Lean, atteint d'épilepsie. Son médecin lui avait interdit de monter haut mais il ne l'avait pas signalé à son employeur. Au cours de son travail, il tomba et se blessa gravement. De son côté, son employeur n'avait pas mis en place le dispositif de sécurité exigé pour le travail en hauteur. Cork intenta une action en indemnisation contre son employeur. Le tribunal du premier degré décida que l'omission de l'employeur était la cause de l'accident. Cette décision fut réformée en appel et le juge décida que l'accident avait été causé à la fois par la faute du demandeur et par celle du défendeur. D'une part, il estima que l'omission de l'employeur à elle seule n'aurait pas suffi pour causer l'accident. D'autre part, il considéra que, sans la faute du travailleur, l'accident ne se serait pas réalisé. Le juge justifia sa position en ces termes : « *la causalité de fait est à mon avis une question de fait. Si vous pouvez affirmer que le dommage ne serait pas survenu sans une faute donnée, c'est donc que cette faute constitue en fait une cause du dommage. Mais si vous pouvez affirmer que le dommage serait survenu de toute façon qu'il y ait faute ou non, c'est donc que la faute n'est pas une cause du dommage.* »³³⁹

Dans certains cas, la cause adéquate est difficile à déterminer avec exactitude. Il suffit alors que la victime montre que la négligence de la personne dont la responsabilité est recherchée a été une condition *sine qua non* de l'accident³⁴⁰. Le droit anglais n'exige donc pas que le demandeur détermine de manière absolue que la négligence de la personne dont la responsabilité est recherchée a été la cause du dommage. Il suffit de démontrer qu'elle en a été la cause au moins dans une probabilité dépassant cinquante

³³⁸ P. ARSENAULT, *La responsabilité civile délictuelle*, Bruxelles, Bruylant, 2002, p.35•
³³⁹ [1952], 2, All. E.R., 402.

³⁴⁰ *Mc Ghee V. Natioanal Coal Board*, [1972], 3, All E.R.,1008.

pour cent.³⁴¹ Un lien causal est retenu lorsque la victime prouve qu'il est probable que l'acte du défendeur a occasionné ou contribué à occasionner le dommage subi. Les juges anglais ne se laissent pas guider par des règles précises dans leur appréciation du lien causal. Ils l'apprécient suivant selon leur bon sens³⁴².

B. PROBLÈME DE LA PLURALITÉ DES CAUSES

Dans la plupart des cas, l'accident est le résultat de plusieurs causes. Il en est ainsi des accidents de la route. Ces derniers sont rarement la conséquence d'une seule cause. Un accident de la circulation routière peut être causé à la fois par la négligence du conducteur, le mauvais temps qui prévaut et le défaut de construction. Il est alors difficile de déterminer la part de chaque facteur dans la réalisation de l'accident. La victime peut se limiter à imputer la production de l'accident à la négligence du conducteur et il appartiendra à ce dernier de démontrer que l'accident n'a pas été causé par sa conduite.

Il arrive également que l'accident soit le résultat d'un concours de faits de plusieurs auteurs. C'est le cas par exemple d'un accident d'automobile causé par plusieurs conducteurs. Dans une telle hypothèse, l'application de la règle de la condition *sine qua non* pose des difficultés car chacun des auteurs peut écarter sa responsabilité en invoquant que, même sans sa faute, l'accident se serait réalisé. Cette situation conduirait à des personnes dont la négligence est prouvée mais dont personne n'est responsable de l'accident.

Le problème était plus crucial avant l'admission du partage de responsabilité civile dans la *common law* car il fallait s'efforcer de trouver une seule cause qui a été déterminante. Lorsqu'on y parvenait pas les victimes n'étaient pas indemnisées. Actuellement, lorsque plusieurs auteurs ont concouru dans la réalisation du dommage, ils en sont tous responsables. La victime peut poursuivre en réparation chaque co-auteur, pour le tout ou pour sa part. L'auteur qui a réparé la totalité du dommage a le droit de demander la contribution à chacun de ses co-auteurs. La contribution se fait

³⁴¹ P. ARSENAULT, op. cit., p. 38.

³⁴² SHEELAGH A. MCCRAKEN, *Faute et lien de causalité dans la responsabilité civile délictuelle : étude comparative dans les pays du marché commun (rapport national de l'Angleterre et de l'Irlande)*, Éditions A. Pedone, Paris, 1983, p. 238 avec toute la jurisprudence citée par l'auteur.

proportionnellement à la gravité des fautes commises³⁴³.

Cette dernière solution reste valable dans l'hypothèse où le dommage dont la réparation est demandée a été la conséquence des faits successifs³⁴⁴.

C. LE PROBLÈME DES DOMMAGES ÉLOIGNÉS

Dans la *common law*, le lien de causalité entre la faute et le dommage ne suffit pas pour engager la responsabilité du défendeur. Les dommages subis ne sont réparés que s'ils ne sont pas trop éloignés. L'éloignement d'un dommage constitue une cause d'exclusion de la réparation. A titre d'exemple, si un conducteur cause un accident parce qu'il roulait à une très grande vitesse pour rattraper le retard subi à cause d'une dispute avec son voisin. Celui-ci ne pourrait pas être rendu responsable du dommage subi par la victime à cause de l'accident. Les critères servant à déterminer si un dommage est éloigné ou non ont fait l'objet d'une jurisprudence abondante rassemblée sous le titre de *remoteness*.

La règle en la matière est que le demandeur peut obtenir la réparation de tous les dommages qu'il prétend avoir subi s'il parvient à établir qu'ils sont la conséquence directe du comportement du défendeur³⁴⁵.

La responsabilité de la personne qui s'est comportée de manière négligente s'étend aux dommages prévisibles, entraînés par son comportement³⁴⁶. La personne à laquelle la négligence est imputée peut même répondre des dommages qu'il aurait dû considérer comme possibles.

SOUS-SECTION 2 : LES OBSTACLES LIÉS AUX MOYENS DE DÉFENSE RECONNUS AU DÉFENDEUR

En droit anglais, la victime qui parvient à établir les quatre éléments qui constituent les conditions de la responsabilité civile basée sur la faute n'est pas encore au bout de sa

³⁴³ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.192.

³⁴⁴ *Baker v. Willoughby*, [1969] 3 All E.R.1528; Voir aussi *Fitzgerald v. Lane*, [1987], QB, 781. [1921], 3,K.B.,560.

³⁴⁶ [1961],1,All E.R., 404.

peine car le défendeur dispose des nombreux moyens de défense lui permettant d'échapper à sa responsabilité. Il peut invoquer, la négligence contributive de la victime, l'acceptation des risques, l'illégalité ou l'intervention d'un événement nouveau. Si le tribunal reçoit la défense, la victime succombe et elle n'est pas indemnisée ou ne l'est que partiellement.

§1. LA NÉGLIGENCE CONTRIBUTIVE

Il ne suffit pas que la victime soit parvenue à établir les conditions de la responsabilité civile pour être totalement indemnisée. Le droit anglais permet au défendeur d'exclure l'indemnisation de la victime en invoquant la conduite négligente de cette dernière. Traditionnellement, dans la *common law*, quiconque faisait preuve de négligence quant à sa sécurité ne pouvait se prévaloir de la protection de la loi. Ainsi, il suffisait d'établir la négligence contributive de la victime pour que le défendeur soit exonéré de toute responsabilité. Cette règle est tirée de l'arrêt *Butterfield c. Forrester*³⁴⁷. Ce dernier avait laissé un poteau sur la route. Le demandeur qui était sur son cheval, galopant à une très grande allure, passa à cet endroit. La bête buta sur le poteau, le cavalier chuta et se blessa. Par la suite, Butterfield poursuivit en justice Forrester afin de lui demander la réparation des préjudices corporels subis. Le tribunal débouta le cavalier sur base du motif qu'il aurait pu éviter l'accident s'il n'avait pas fait courir son cheval à une vitesse excessive.

Le principe de la *contributory negligence* instauré par ce précédent était inéquitable envers les personnes lésées. La victime dont le comportement était jugé négligent, était complètement exclue de l'indemnisation. Il en était ainsi même lorsque sa faute était légère. Le dommage dont elle réclamait la répartition restait à sa charge exclusive pendant que le défendeur fautif échappait complètement à la sanction de sa faute. Certains attribuent une vertu dissuasive à cette jurisprudence impitoyable. Elle aurait été instaurée pour inciter les anglais à être plus attentifs à leur propre sécurité. Mais, il y a lieu de se demander quelle est la pertinence ou l'efficacité d'une dissuasion qui ne s'applique qu'aux victimes ? Une autre justification, la plus vraisemblable, à mes yeux, est la protection de l'économie libérale. Elle aurait été destinée à protéger les entreprises contre la charge financière entraînée par leurs responsabilités éventuelles.

³⁴⁷ [1809], 103, E.R., 926.

Malgré son caractère injuste, la règle de la négligence contributive fut maintenue pendant des siècles. Pour tempérer sa sévérité, les tribunaux furent amenés à introduire une autre règle dite de la dernière chance. Selon cette règle, si une personne était la dernière à avoir la possibilité d'empêcher la réalisation de l'accident et que, par sa négligence, elle ne l'empêche pas de survenir, elle en était responsable³⁴⁸. Mais la nouvelle règle avait un effet très limité. Elle permettait seulement aux juges de déterminer laquelle des parties était la plus négligente afin de lui imputer l'entière responsabilité.

En outre, la preuve de la négligence contributive était facilitée. Certes, il appartenait au défendeur de la prouver. Toutefois, à la différence du demandeur qui doit établir que la négligence du défendeur a été la cause de l'accident, la charge du défendeur était limitée à prouver que la victime n'avait pas pris des mesures raisonnables pour se protéger et assurer sa sécurité.

Pendant des siècles, la négligence contributive fut une cause d'exclusion des victimes à l'indemnisation. Ce n'est qu'en 1945 que le législateur anglais intervint pour corriger cette injustice en instaurant un régime de partage de responsabilité par la *Law reform (Contributory Negligence) Act*. Cette loi laisse au juge le soin d'établir que la victime a effectivement contribué à son préjudice ou non, même si elle ne s'est pas protégée contre les risques d'accident.³⁴⁹

La négligence des victimes est un moyen souvent invoqué dans les affaires concernant les accidents de la route. Un passager victime d'un accident pendant qu'il a négligé de porter la ceinture de sécurité peut partager la responsabilité avec l'automobiliste responsable³⁵⁰. De même, si un passager accepte d'être transporté dans une automobile conduite par une personne visiblement en état d'intoxication alcoolique, en cas d'accident, il peut être condamné au partage de la responsabilité avec le conducteur³⁵¹.

³⁴⁸ P. ARSENAULT, op. cit., p.48.

³⁴⁹ Idem.

³⁵⁰ *Froom v. Butcher*, [1976], QB, 268.

³⁵¹ *Owens v. Brimmell*, [1977], Q.B, 859.

La règle du partage de responsabilité en cas de négligence contributive a pour conséquence de limiter l'indemnisation des personnes lésées en laissant une part des dommages subis à leur charge. Ce partage est inéquitable. Il consiste à traiter de manière égale la faute de la victime et celle de l'automobiliste alors que les conséquences de la première pèsent sur la personne lésée elle-même tandis que celles de la seconde sont prises en charge par l'assureur R C Auto. La seule sanction civile infligée à l'automobiliste sera probablement une augmentation de la prime tandis que la victime peut devoir supporter un handicap pendant toute sa vie avec des moyens de subsistance réduits. La victime peut même mourir de l'accident en laissant les personnes qui étaient à sa charge dans l'infortune. L'inéquité du partage de responsabilité résultant de la négligence de la victime dans le domaine des accidents de la route en droit anglais est beaucoup plus à dénoncer lorsque la sanction est appliquée aux usagers faibles de la route comme les enfants et les personnes âgées. Souvent, les fautes qui leur sont opposées sont des erreurs d'inattention mineures, inévitables pour eux.

Une partie de la doctrine anglaise est favorable à l'immunité civile de la victime en matière des accidents de la circulation routière. Toutefois, les tenants du *statu quo* sont contre une telle réforme. Ils avancent que l'inopposabilité de la faute de la victime entraînerait une augmentation insupportable du coût de l'assurance R.C.Auto. Mais l'argument a perdu son poids depuis la réforme française de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Il y a donc un espoir que le législateur anglais puisse tirer l'exemple sur son voisin français³⁵².

§2. L'ACCEPTATION DES RISQUES

Un autre moyen de défense susceptible d'être invoqué contre la victime par la personne dont la responsabilité est recherchée est l'acceptation volontaire des risques. Ce moyen est aussi parfois exprimé par la maxime latine *volenti no fit injuria*. Il est basé sur le culte de la liberté fondée sur la philosophie libérale.

L'arrêt qui illustre l'application de la règle *volenti no fit injuria* en matière d'accidents de la circulation routière est celui qui a été rendu dans l'affaire Birch c. Thomas. Dans

³⁵² B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.67.

ce cas d'espèce, un automobiliste avait averti son passager qu'il voyageait à ses propres risques dès qu'il était monté dans la voiture. Le tribunal accepta la défense de l'acceptation du risque plaidée par le défendeur en l'espèce.³⁵³

Lorsque la défense basée sur l'acceptation des risques est acceptée par le tribunal, la victime est privée de toute indemnisation. Tous les dommages subis tombent à sa charge. Ainsi, en raison de sa sévérité, ce moyen est difficilement reconnu par les tribunaux en particulier après l'adoption de la *Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945*. Pour pouvoir invoquer valablement l'acceptation des risques, il ne suffit pas au défendeur de démontrer que le demandeur connaissait qu'elle courait des risques. Encore faut-il prouver la connaissance de leur nature et leur acceptation volontaire par le même demandeur.

Actuellement, l'acceptation des risques est surtout invoquée dans les accidents occasionnés par les événements sportifs, dans les cas où la victime s'est comportée de façon inacceptable ou lorsqu'elle a participé à la création du risque. Dans les autres cas, les tribunaux concluent plutôt à l'existence d'une négligence contributive. Pareille décision permet un partage de responsabilité et, par conséquent, une indemnisation au moins partielle de la victime.

En matière d'accidents de la circulation routière, l'acceptation des risques était applicable dans les cas des passagers ayant accepté d'être transportés par des conducteurs en état d'intoxication alcoolique. Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de la *Law Reform Contributory Negligence Act 1945*, ces hypothèses sont considérées comme des cas de négligence de la victime entraînant un partage de la responsabilité. Cela a permis d'éviter la règle *volenti no fit injuria* laquelle a pour effet de priver toute indemnisation à la victime.

Certaines affaires récentes³⁵⁴ relatives aux passagers transportés dans des véhicules automoteurs conduits par des personnes en état d'ébriété ont donné un regain d'intérêt à la règle n'eut été l'intervention de la *Road traffic Act 1988*. En effet, la section 149 de ce texte précise que le fait qu'une personne transportée ait volontairement accepté les risques liés à la négligence d'un utilisateur d'un véhicule ne doit pas être considéré

³⁵³ [1972], 1, All E.R., 905.

³⁵⁴ Pitts v. Hunts, [1991], 1, QB, 24 ; Winnik v. Dick, [1984], SLR, 185.

comme une exonération de toute responsabilité de la part de cet utilisateur. Ainsi, le moyen de défense tiré de l'acceptation des risques ne peut plus être invoqué dans le domaine des accidents de la route.³⁵⁵

§3. ILLÉGALITÉ

Un autre moyen de défense consiste à écarter l'action en indemnisation dirigée par la victime d'un dommage subi lorsqu'un acte illégal ou immoral a été posé. Il est exprimé en latin par *ex turpi causa non oritur actio*. Ainsi, un cambrioleur blessé dans un accident de la route causé par une conduite négligente d'un véhicule attribuée à son complice pendant leur fuite après le vol ne pourrait pas intenter une action en réparation contre le conducteur.³⁵⁶

Cette règle est très sévère. Elle a pour effet d'exclure totalement la victime de l'indemnisation. Eu égard à sa sévérité, la règle *ex turpi non oritur actio* n'a pas rencontré l'enthousiasme des juges. En matière d'accidents de la route, les tribunaux ont plutôt tendance à procéder au partage de responsabilité en application de la *Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945*. Toute faute de la victime, quelle que soit sa gravité, entraîne le partage de responsabilité dans la mesure où elle a contribué à la production du dommage subi³⁵⁷.

§4. ACCIDENT INÉVITABLE ET FORCE MAJEURE

Dans le cadre de la responsabilité civile basée sur le tort de négligence, l'automobiliste dont la responsabilité est recherchée peut l'écarter en alléguant qu'il n'a commis aucune faute, que tout simplement, l'accident était inévitable. Il lui appartient alors de le prouver. S'il parvient à convaincre le tribunal du caractère inévitable de l'accident, aucune responsabilité n'est engagée et la victime prend à sa charge le dommage subi³⁵⁸.

L'automobiliste accusé de négligence peut aussi repousser les allégations de la victime en invoquant que l'accident a été le résultat d'une force majeure, imprévisible et

³⁵⁵ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.257.

³⁵⁶ *Ashton c. Turner*, [1981], Q.B., p.137.

³⁵⁷ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.768.

³⁵⁸ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.772.

irrésistible³⁵⁹. Toutefois, il convient de noter que cette défense est rarement admise par les tribunaux. Elle a été acceptée dans l'affaire *Nichols v. Marsland*³⁶⁰. Dans cette espèce, une rivière artificielle aménagée par le défendeur avait débordé à cause d'une pluie diluvienne et elle avait endommagé la propriété du demandeur. La partie défenderesse réussit à repousser l'action de son adversaire en invoquant la force majeure. Depuis lors, cette défense n'a jamais été acceptée par les juges. La doctrine anglaise enseigne que ce moyen de défense pourrait être invoquée notamment en cas de séisme, d'ouragan ou de foudre³⁶¹.

SECTION 2. LA RÉPARATION DES DOMMAGES

La réparation est destinée à remettre la victime dans la situation où elle se serait trouvée n'eut été la survenance de l'accident. Ainsi, la réparation en nature est la meilleure mais elle n'est pas toujours possible. Elle peut être facilement réalisée en ce qui concerne les dommages aux biens. Une voiture endommagée peut être réparée. Une maison détruite est reconstruite. Une telle réparation n'est pas applicable aux dommages corporels. Il est impossible de remettre à la victime sa jambe coupée, de rendre à la veuve son mari décédé. La personne lésée se contente d'une réparation par équivalent. Il est octroyé à la victime des dommages-intérêts. Ceux-ci sont de deux catégories : les dommages-intérêts non compensatoires et les dommages-intérêts compensatoires. Ce sont ces derniers qui répondent à la réparation, une des fonctions auxquelles la responsabilité civile est assignée³⁶².

§1. LE PRINCIPE DE LA RÉPARATION INTÉGRALE ET LE PRINCIPE DE L'ÉVALUATION IN CONCRETO

A l'instar des autres systèmes juridiques modernes, le principe appliqué par la *common law* dans l'indemnisation des victimes dans le cadre de la responsabilité civile basée sur la négligence est celui de la réparation intégrale. Une telle réparation est jugée plus adéquate qu'une indemnisation plafonnée, appliquée notamment en matière d'accidents

³⁵⁹ *Idem.*

³⁶⁰ *Nichols v. Marsland* (1876), 2 ex. D 1.

³⁶¹ P. S. JAMES, D.J.L. BROWN, *General Principles of law of torts*, fourth edition, Butterworths, 1978, p.217.

³⁶² *Livingstone c. Rawyards Coal Co*, [1880], 28 W.R. 357.

de travail. L'indemnisation intégrale de la victime lui permet de garder le train de vie qu'elle avait avant l'accident. Toutefois, certaines objections³⁶³ sont formulées contre le principe de réparation intégrale.

La première tient au fait que le principe différencie l'indemnisation accordée aux victimes d'un accident survenu dans les mêmes circonstances selon leur standing de vie. Ainsi, il lui est reproché de contribuer à instaurer des inégalités au regard du droit de chaque citoyen à une bonne santé.

La deuxième est qu'en faisant dépendre l'indemnisation du niveau de vie de la victime avant l'accident, il permet aux plus nantis de tirer du système plus que leur mise. L'exemple donné est celui de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. Lorsqu'un pauvre et un riche sont lésés par un accident de la route dans les mêmes circonstances, le riche sera mieux indemnisé que le pauvre alors que la prime payée par les deux catégories de personnes est la même si elles sont dans les conditions d'assurances identiques.

La troisième objection est qu'en permettant aux victimes de maintenir leur train de vie d'avant l'accident, le principe pourrait les encourager à ne pas retourner au travail dans la mesure du possible.

La quatrième est que la réparation intégrale risque d'entraîner une sur-indemnisation car il arrive que les victimes cumulent l'indemnité reçue sur base de la responsabilité civile fondée sur la négligence avec d'autres prestations tirées d'autres sources d'indemnisation comme la sécurité sociale, l'assurance privée, les fonds de pension, etc.

L'évaluation du dommage à réparer se fait *in concreto* en tenant compte de la situation de chaque victime. Pour pouvoir bien apprécier son étendue, le régleur anglais doit consulter de nombreux spécialistes³⁶⁴ : médecins, comptables, architectes, spécialistes en recrutement, etc. L'expertise médicale d'un dommage physique complexe est réalisée par les spécialistes des différentes fonctions à expertiser. Le système repose sur un examen contradictoire, chaque partie nommant son propre médecin. Les médecins désignés doivent alors s'entendre sur le rapport médical³⁶⁵. Le juge et le régleur basent

³⁶³ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHSTON, *op. cit.*, p.793.

³⁶⁴ Comité européen des assurances / AREDOC, *Les grands principes de l'indemnisation du dommage corporel en Europe, Etude comparative dans 9 pays européens*, Paris, C.E.A., 1996, p.26.

³⁶⁵ *Idem.*

leur évaluation sur la description des répercussions des séquelles de l'accident sur la vie de la victime. Ils se font aussi guider par les recueils de jurisprudence. Il n'existe pas de système de taux d'incapacité³⁶⁶.

Dans la pratique, l'application du principe de la réparation intégrale ne garantit pas nécessairement une indemnisation complète pour plusieurs raisons³⁶⁷.

D'abord, étant donné que les tribunaux anglais calculent généralement les indemnités sous forme de capital. La tendance observée est de réduire l'indemnité au cours de l'opération de capitalisation en considérant à la baisse les facteurs pris en compte.

Ensuite, les juges refusent de recourir aux méthodes actuarielles en préférant une autre méthode dite du multiplicateur laquelle a pour effet de réduire l'indemnité.

Enfin, les juges anglais ignorent toujours l'inflation dans le calcul des indemnités.

§2. LA RÉPARATION DES DOMMAGES ENTRAÎNÉS PAR DES BLESSURES

A. LA RÉPARATION DES DOMMAGES PÉCUNIAIRES

a. LES FRAIS MÉDICAUX ET AUTRES DÉPENSES

La victime a droit au recouvrement des diverses dépenses raisonnables effectuées à cause de l'accident. Elle peut demander une indemnisation pour les soins médicaux, les soins hospitaliers ou les soins à domicile nécessaires pendant la durée des lésions corporelles ou pendant tout le reste de sa vie, dans les cas des lésions permanentes³⁶⁸. Elle peut aussi bénéficier du remboursement des frais de rééducation, d'aménagement de son habitation, d'acquisition et de renouvellement du matériel nécessité par ses lésions. Le recours à l'assistance d'une tierce-personne constitue aussi un dommage réparable³⁶⁹. La femme au foyer dans l'incapacité d'accomplir ses travaux à cause de l'accident bénéficie d'un remboursement des dépenses consacrées au paiement d'une

³⁶⁶ Voir P. LUCAS, "Vers une harmonisation européenne de l'évaluation du dommage" dans *Préjudices extra-patrimoniaux: vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation*, Liège, Ed. du Jeune Barreau, 2004, p.94.

³⁶⁷ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.794.

³⁶⁸ A. DESSERTINE, *L'évaluation du préjudice corporel dans les pays de la C.E.E.*, Paris, Litec, 1990, p.164. ; U. MAGNUS, « Damages under english law » in *Unification of tort law : damages*, kluwer law international, London, 2001, p.59.

³⁶⁹ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.* p.814.

aide ménagère.³⁷⁰ Si, malgré ses souffrances entraînées par les séquelles de l'accident, la victime s'efforce d'accomplir ses tâches ménagères, elle sera indemnisée au titre des efforts accrus³⁷¹. Il arrive que les proches et les amis de la victime lui apportent volontairement assistance. S'ils ne sont pas eux-même disponibles, ils peuvent même effectuer des dépenses en payant un travailleur pour assister la victime à leur place. De telles dépenses sont remboursables³⁷². Mais elles doivent être prouvées par le demandeur. Une fois la preuve rapportée, elles sont intégralement remboursées.

Les frais futurs sont évalués suivant les avis de différents experts consultés. Le remboursement de ces frais se fait en capital en appliquant à leur coût moyen annuel un taux multiplicateur variant en fonction de l'âge de la victime. Le versement d'une rente viagère peut être exceptionnellement envisagé pour des cas très graves lorsqu'un séjour en établissement spécialisé est nécessaire³⁷³.

b. LES PERTES DE REVENUS

Les pertes actuelles et futures de revenus liés à l'exercice d'une activité rémunérée sont compensées. Pendant la période d'incapacité temporaire, il y a prise en charge de la perte de gains effective, calculée sur base du revenu moyen annuel net avant l'accident. En cas de reprise des activités professionnelles mais avec perte effective de gains, ce préjudice est réparé. Les difficultés d'insertion sur le marché de travail sont aussi envisagées. Elles concernent le handicap ressenti par la victime dans l'exercice futur de sa profession (*losses of future earnings capacity*) ainsi que la perte du potentiel de travail chez une jeune personne (*future losses of earnings potential*).

La perte d'une chance de gain de revenu constitue aussi un préjudice réparable. Dans l'affaire Moriarty c. Mc Carthy³⁷⁴, une jeune femme de 24 ans avait été grièvement blessée dans un accident d'automobile. Elle perdit ainsi les chances de mariage avec

³⁷⁰ Comité européen des assurances /AREDOC, *Les grands principes de l'indemnisation du dommage corporel, étude comparative dans 9 pays européens*, Paris, C.E.A., 1996, p.26.

³⁷¹ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.814.

³⁷² Cette possibilité a été reconnue par la « section 5 of Administration of Justice Act 1982 ». Voir B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.819.

³⁷³ Comité européen des assurances / AREDOC, *Les grands principes de l'indemnisation du dommage corporel, étude comparative dans 9 pays européens*, Paris, C.E.A., 1996, p.26.

³⁷⁴ [1978], 1, WLR, 155, 161. Voir dans le même sens Oakley V. Walker, [1977], 121, SJ, 619.

l'homme qui était prêt à la prendre matériellement en charge. Le tribunal reconnut que le préjudice subi par la dame était indemnisable comme une perte de revenus future.

Si la victime ne peut plus travailler du fait de ses séquelles, son indemnisation se fait sur base du montant moyen annuel de ses revenus avant l'accident auquel on applique un coefficient multiplicateur, à partir du jour où le dossier est réglé. Le retraité ne perçoit pas d'indemnité pour perte de revenu. Une indemnité forfaitaire spécifique est accordée à un enfant victime d'un préjudice esthétique qui le prive de la possibilité d'embrasser une carrière artistique dans l'avenir.³⁷⁵ Si l'enfant est définitivement incapable d'exercer toute profession, son indemnisation est déterminée à partir d'un revenu futur potentiel calculé en fonction des études exercées avec l'aide d'un expert en recrutement, en tenant compte de l'incertitude du marché du travail.

Il convient de noter l'évaluation des pertes de revenus futures de la victime pose des difficultés. Elle exige la prise en compte de certaines variables impondérables comme le nombre d'années qui restent à vivre pour la victime, le nombre d'années d'activité restantes, la perte de son emploi ou sa promotion éventuelles, le niveau de l'inflation, etc. Au lieu d'utiliser des méthodes actuarielles réputées plus précises, les juges anglais préfèrent procéder par la méthode traditionnelle du multiplicande et du multiplicateur³⁷⁶, considérée comme réductrice de l'indemnisation des victimes.

c. RÉDUCTION DE LA DURÉE DE LA VIE ACTIVE

Il peut arriver que les lésions subies par la victime entraîne une réduction de la durée de sa vie active telle que cette dernière était envisagée avant l'accident. Il se pose alors la question de savoir si ces années perdues sont considérées dans le calcul des pertes de revenus futures? En 1962, la *Court of appeal* décida que de telles années n'étaient pas incluses dans le calcul³⁷⁷. Cette décision fut critiquée et une pression grandissante

³⁷⁵ Comité européen des assurances / AREDOC, *Les grands principes de l'indemnisation du dommage corporel*, CEA, Paris, p.27.

³⁷⁶ La multiplicande est égale aux pertes annuelles de revenus subies par la victime. Le multiplicateur est un coefficient déterminé en tenant compte des variables impondérables susceptibles d'affecter les revenus de la victime. Pour des détails concernant l'utilisation et les inconvénients de la méthode, voir B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, pp.821 et s. et les références citées.

³⁷⁷ *Oliver v. Ashman*, [1962], 2, QB, 210.

demanda le changement de la règle introduite par le précédent. En 1980, dans l'affaire *Pickett v. British Rail Engineering Ltd*³⁷⁸, la Chambre des Lords reconnut que les années de vie actives perdue par suite de l'accident entraient en ligne de compte dans le calcul des pertes de revenus futures de la vie. Toutefois, ce droit fut reconnu à la victime tant qu'elle est encore en vie. Il n'est pas transmissible à sa succession³⁷⁹.

B. LA RÉPARATION DES DOMMAGES EXTRA-PÉCUNIAIRES³⁸⁰

Au titre des dommages extra-pécuniaires, la victime a droit à l'indemnisation des souffrances endurées, du préjudice d'agrément ainsi que l'atteinte à l'intégrité physique en elle-même. L'objectif poursuivi dans l'indemnisation de tels préjudices n'est pas de restituer à la victime tous les plaisirs de la vie perdus à cause de l'accident mais de lui offrir un réconfort ou un soulagement. C'est pourquoi le montant des dommages-intérêts attribués est fixé de manière forfaitaire en se référant aux précédents et en se basant sur la situation concrète de la victime (nature et étendue de ses blessures, son âge, etc).

a. LES SOUFFRANCES ENDURÉES

Les souffrances endurées à cause de l'accident sont indemnisables sous le poste de pain and suffering. Ces souffrances englobent celles entraînées par les lésions subies et celles causées par les traitements médicaux et chirurgicaux rendus nécessaires par l'accident. Ce poste inclut aussi le choc psychologique³⁸¹ et tous autres problèmes d'ordre psychique³⁸² causés par le sinistre. Les pleurs et le chagrin en eux même ne suffisent pas pour bénéficier de l'indemnisation³⁸³. Aune compensation n'est due au titre des souffrances endurées lorsque le décès est survenu instantanément. Par ailleurs, il n'est

³⁷⁸ [1980], AC, 136.

³⁷⁹ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.827.

³⁸⁰ P. TERCIER, « Rapport général sur les préjudices extrapatrimoniaux au 9^e Colloque juridique international du comité européen des assurances », *R.G.A.T.*, 1980, pp.585 et s. ; D. McIntosh & M. Holmes, *Personal Injury awards in EC countries*, Lloyd's of London press ltd, London, 1990, pp. 33-35 ; U. MAGNUS, « Damages under english law » in *Unification of tort law : damages*, Kluwer law international, London, 2001, p.59 ; B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *Tort law*, fifth edition, Clarendon press, Oxford, 2003, pp.827 et s.

³⁸¹ *Hinz v. Berry*, [1970], 2, QB, 40.

³⁸² *James v. Woodall Duckham construction co Ltd*, [1969], 1, WLR, 903.

³⁸³ *Kerby v. Redbridge Health Authority* 1994 PIQRI, Q 1.

pas tenu compte de la position sociale de la victime³⁸⁴.

b. LE PRÉJUDICE D'AGRÈMENT

Si la victime est privée par l'accident de sa capacité de pratiquer son sport ou ses autres loisirs favoris, le droit anglais lui reconnaît le bénéfice d'une compensation au titre du préjudice d'agrément. Les autres préjudices réparés sous ce poste peuvent être le préjudice sexuel³⁸⁵, la perte de l'usage de l'un ou l'autre des cinq sens³⁸⁶, la diminution des chances de mariage, l'incapacité de s'amuser avec ses enfants³⁸⁷ et autres.

Jusque très récemment, il n'était pas certain que le préjudice d'agrément constituait un préjudice distinct des souffrances endurées. Ainsi, il s'est posé la question de savoir si le préjudice d'agrément était réparable dans le cas d'une personne plongée dans un état d'inconscience à cause de l'accident. Les opinions des juges étaient partagées sur le sujet³⁸⁸. Les uns soutenaient que l'inconscience de la victime était une bonne raison de diminuer l'indemnité allouée au titre du préjudice d'agrément. Les autres, au contraire, défendaient que le préjudice d'agrément était compensé de manière identique sans tenir compte du fait que la victime était inconsciente ou non. Dans l'affaire *Lim poh choo v. Camden Health Authority*³⁸⁹, une nette distinction fut établie entre les souffrances endurées par la victime et le préjudice d'agrément. Les premières sont compensées en considérant le degré de sensibilité de la victime à la douleur. Tandis que le préjudice d'agrément est indemnisé en se basant sur le fait de la privation de la jouissance que les loisirs invoqués apportaient à la victime sans tenir compte de son état de conscience ou d'inconscience.

La *law commission* a estimé que les montants d'indemnités allouées au poste du préjudice d'agrément sont généralement insuffisants.³⁹⁰

c. L'ATTEINTE À L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE³⁹¹

L'atteinte à l'intégrité physique constitue en elle-même un dommage réparable. Dans

³⁸⁴ *Hicks v. Chief Constable of south Yorkshire*, [1992], 2, All. E. R., 65.

³⁸⁵ *Cook v. J. L. Kier and Co*, [1970], 1, W.L.R., 774.

³⁸⁶ *Idem*.

³⁸⁷ *Hoffman v. Sofaer*, [1982], 1 WLR, 1350.

³⁸⁸ *Wise v. Kaye*, [1962], 1, QB, 638.

³⁸⁹ [1980], AC, 174.

³⁹⁰ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p.829.

les cas de blessés graves, il est parfois difficile de distinguer l'atteinte à l'intégrité physique et ses conséquences. Dans cette hypothèse, l'indemnité allouée couvre tous ces préjudices sans distinction.

D'autres lésions, par contre, justifient l'indemnisation de l'atteinte à l'intégrité physique elle-même. En effet, il y a des blessures qui, bien qu'elles n'entraînent ni une incapacité de travail ni un préjudice d'agrément, ont des conséquences considérables sur la vie de la personne. A titre d'exemple une cicatrice laissée par l'accident au visage d'une jeune femme ne l'empêchera pas de travailler ni de poursuivre ses loisirs habituels mais elle peut compromettre ses chances de mariage. Dans pareils cas, l'indemnité allouée au titre des souffrances endurées ne suffit pas pour compenser tout le préjudice subi. Pour assurer une compensation complète, les tribunaux anglais octroient une indemnité additionnelle en plus de celle destinée à la réparation du préjudice d'agrément.

§3. LA RÉPARATION DES DOMMAGES RÉSULTANT DU DÉCÈS

L'évolution du droit anglais en matière de la réparation des préjudices résultant du décès s'est traduite par le rapprochement de la *common law* aux droits continentaux. Cette tendance est surtout remarquable en ce qui concerne l'augmentation des victimes indirectes indemnisables par suite du décès de la victime directe.

Le décès d'une personne influence la responsabilité civile basée sur la négligence de deux manières. D'une part, il affecte le droit de la victime directe elle-même. D'autre part, il crée des droits en faveur des victimes indirectes.

Dans la *common law*, une règle remontant au début du dix-neuvième siècle voulait que les actions personnelles de la victime directe d'une conduite négligente d'une autre personne s'éteignent avec le décès de leur titulaire³⁹². Cette règle fut progressivement modifiée avec le temps de façon à permettre la transmissibilité des actions personnelles de la victime directe décédée à certains de ses proches et même à reconnaître des droits propres aux victimes indirectes. Ainsi, le *Fatal Accident Act* 1846 reconnut à la veuve (ou au veuf) et aux orphelins de la victime décédée de poursuivre la personne responsable du décès afin demander la compensation de leur perte de soutien. Avec l'augmentation des accidents de la circulation routière, il arrivait parfois que la victime

³⁹¹ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHNSTON, *op. cit.*, p. 831.

et le responsable périssent dans un même accident, il se posait alors la question de savoir si l'action des victimes par ricochet survivait à la mort du responsable. La *Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act 1934* accorda cette possibilité en garantissant que l'assureur de la responsabilité civile devait indemniser les victimes indirectes quand bien même le responsable serait décédé. Ce texte prévoyait que les actions auxquelles la victime décédée avait droit ou celles engagées contre elle, survivent en faveur ou contre sa succession.

Les décisions et des textes de lois ultérieurs ont continué à accroître les droits de victimes indirectes et à élargir la catégorie des personnes indemnisables³⁹³. Actuellement, le droit anglais reconnaît à la succession de la victime le droit de poursuivre le responsable de l'accident si celle-ci aurait exercé l'action en réparation, n'eut été son décès.

§4. LA RÉPARATION DES DOMMAGES AUX BIENS³⁹⁴

S'agissant des dommages aux biens, les tribunaux appliquent le principe de la réparation intégrale. Toutes les pertes sont compensées ni plus ni moins. La victime peut réclamer la valeur de remplacement de son bien, si celui-ci a été complètement détruit. Elle peut uniquement exiger une somme pour les réparations lorsque son bien a été seulement endommagé. En ce qui concerne l'automobile, le coût de remplacement d'une voiture semblable à celle qui a été endommagée peut parfois être inférieur au coût de la réparation. Dans ce cas, c'est la solution la moins coûteuse qui est adoptée en vertu du principe que la victime est tenue de limiter ses pertes.

La victime peut aussi réclamer les pertes financières ou les pertes de profits causées par les dommages à ses biens. Elle a également droit à l'indemnisation pour la perte de l'usage de son véhicule.

SECTION 3 : DES PROPOSITIONS DE RÉFORME OUBLIÉES

Malgré le maintien du système de responsabilité civile basée sur la faute en Grande-Bretagne, ce ne sont pas les propositions de réforme qui ont manqué. A ce sujet, il y a

³⁹² Baker v. Bolton, [1808], 1, camp., 493.

³⁹³ Voir notamment le Fatal Accidents Act 1976 et l'Administration of Justice Act 1982.

³⁹⁴ B. MARKESINIS, S. DEAKIN, A. JOHSTON, *op. cit.*, p.842.

lieu de mentionner principalement les propositions de la *Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury* (connu sous l'appellation de la commission Pearson) et celles du *Lord Chancellor's committee*.

§1. LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PEARSON

A la suite du désastre causé par l'administration de la thalidomide en Grande-Bretagne, le public exerça une énorme pression sur les gouvernants afin qu'ils trouvent une solution satisfaisante en faveur des personnes lésées. En réponse à cette action, le Gouvernement anglais mit sur pied la *Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury*, en 1973. Cette commission, dirigée par Lord Pearson, remit son rapport à Sa Majesté la Reine, en mars 1978.

La mission de la commission était très étendue. Celle-ci était chargée d'analyser l'étendue, les conditions et les moyens d'indemnisation des dommages résultant de des atteintes à l'intégrité de la personne humaine. Son analyse devait porter sur la réparation des dommages corporels subis dans le cadre du travail, au cours de l'utilisation d'un véhicule automoteur ou d'autres moyens de transports, lors de la fabrication, de la fourniture ou de l'utilisation des biens ou des services, sur les lieux appartenant à autrui ou occupés par une autre personne, ou encore en raison de l'acte ou de l'omission d'un tiers dont l'indemnisation pouvait uniquement obtenue, selon le droit en vigueur, par la preuve d'une faute ou par l'application des règles de *strict liability*. Une attention particulière devait être accordée aux coûts et aux autres implications de l'indemnisation par le système de l'assurance ou selon une autre méthode. La réparation des dommages matériels n'était pas comprise dans la mission³⁹⁵.

³⁹⁵ La mission de la commission Pearson est précisée dès le début de son rapport, en ces termes :
 « We, undersigned commissioners, having been appointed by Royal Warrant
 To consider to what extent, in what circumstances and by what means should be payable in respect
 of death or personal injury (including ante-natal injury) suffered by any person:
 a. in the course of employment;
 b. through the use of motor-vehicle or other means of transport;
 c. through the manufacture, supply or use of goods or services;
 d. on premises belonging to or occupied by another or
 e. otherwise through the act or omission of another where compensation under the present law is
 recoverable only on proof of fault or under the rules of strict liability;
 having regard to the cost and other implications of the arrangements for the recovery of
 compensation, whether by way of compulsory insurance or otherwise. Voir *Royal Commission on
 Civil Liability and Compensation for Personal Injury, Report, Volume One, London, Her
 Majesty's Office, p.XVI.*

La Commission Pearson se pencha sur l'étude d'un système qui convient à la compensation des dommages corporels entraînés par les accidents de la circulation routière comme cela était prévu dans la mission qui lui avait été confiée. Après avoir formulé des critiques contre le système en vigueur³⁹⁶, elle proposa l'introduction d'une indemnisation de base fondée sur un système *no fault*. Un tel système aurait permis d'indemniser les victimes de dommages corporels résultant des accidents de la circulation routière sans que celles-ci ne doivent prouver la négligence de la personne responsable de l'accident. Il aurait été organisé sur le modèle du régime d'indemnisation des victimes d'accidents de travail³⁹⁷.

§2. LES PROPOSITIONS DU LORD CHANCELLOR'S COMMITTEE³⁹⁸

Plus d'une décennie après le rapport de la Commission Pearson, un comité nommé par Lord Chancellor fut chargé de mener une réflexion afin de proposer un système qui convient à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière.

Comme la Commission Pearson, le *Lord Chancellor's committee* proposa l'instauration d'un système *no fault* en faveur des victimes de dommages corporels entraînés par les accidents de la route. Toutefois, la Commission et le Comité divergeaient en ce qui concerne le mode de financement du système. D'après la Commission, le système *no fault* devait être intégré dans la sécurité sociale. Selon le Comité, le système devait être financé par l'assurance privée.

Par ailleurs, le système *no fault* suggéré par le Comité était d'une portée plus limitée que celui proposé par la Commission. Il avait vocation à s'appliquer uniquement aux dommages corporels d'une valeur inférieure à 2500£. Pour les dommages d'une valeur supérieure à cette somme, la personne lésée était autorisée à recourir à une action basée sur le *law of torts* afin de demander l'indemnisation pour de la partie excédant le plafond. Pareille limitation avait pour but d'éviter une augmentation insupportable des

³⁹⁶ Ces critiques sont connues. Il s'agit notamment de la faible proportion des victimes indemnisées, de la lenteur, de l'incertitude et du coût de ce système. Voir Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury, *op. cit.*, pp.209 et s.

³⁹⁷ Voir Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury, *op. cit.*, pp. 212-213.

³⁹⁸ Pour le commentaire des propositions émises par ce comité, voir B. S. MARKESINIS, S. DEAKIN, *Tort Law*, third edition, Clarendon press, oxford, 1994, pp.278 et s.

primes d'assurance.

Le comité s'est aussi penché sur le problème de savoir quel rattachement devait exister entre les dommages subis et le véhicule en cause pour que le système *no fault* puisse être applicable. Deux types de rattachement étaient envisageables. D'une part, le système *no fault* pouvait être appliqué aux dommages causés ou résultant de l'utilisation du véhicule. D'autre part, le Comité avait aussi envisagé de retenir comme critère de rattachement aux dommages subis, la présence ou l'implication du véhicule. Le Comité retint le premier critère afin de réduire le coût du système.

D'autres questions furent abordées par le Comité sans que celui-ci pût donner sa position définitive. Ainsi, une discussion fut engagée sur la forme d'assurance qui devait garantir le système *no fault* proposé. Il y avait lieu d'organiser une assurance couvrant toute personne, victime de dommage corporel causé par ou résultant de l'utilisation d'un véhicule. Une telle assurance aurait permis d'indemniser même le propriétaire et le conducteur autorisé du véhicule. Toutefois, cette solution était estimée très coûteuse. Une autre possibilité, moins chère que la première, était de mettre en place une assurance garantissant seulement la réparation des dommages corporels subis par les tiers en raison de l'utilisation du véhicule. Le Comité termina ses travaux sans pouvoir indiquer la nature de l'assurance à adopter³⁹⁹.

L'un des inconvénients d'un système *no fault* est de ne pas sanctionner les personnes fautives, du moins sur le plan civil. Pour certains juristes, cette situation heurte la morale. Une réflexion fut menée au sein du Comité sur le point de savoir s'il ne fallait pas exclure les personnes gravement fautives (conduite criminelle, alcool au volant, la faute grave de la victime, etc.) du bénéfice du système *no fault* proposé. Toutefois, le Comité ne parvint pas non plus à dégager un consensus sur cette question⁴⁰⁰.

L'absence de consensus au sein du Comité sur les questions précédemment évoquées était soutendue par le problème de coût du système. N'eût été cela, il est évident que le meilleur système d'indemnisation en matière d'accidents n'est autre que celui qui

³⁹⁹ B. S. MARKESINIS, S. DEAKIN, *op. cit.*, p.279.

⁴⁰⁰ B. S. MARKESINIS, S. DEAKIN, *op. cit.*, p.280.

garantit l'indemnisation rapide et suffisante du plus grand nombre de victimes, sans considérer si les comportements des personnes impliquées sont fautifs ou non. Il appartient alors au droit pénal de réprimer les conduites criminelles. Toutefois, lorsque les considérations de coût entrent en ligne de compte, des hésitations surgissent. En effet, l'indemnisation se ramène finalement à une allocation des ressources et l'on ne peut attribuer ce que l'on n'a pas.

Les blocages du Comité sur certaines questions ont probablement contribué à émousser l'initiative de réforme du législateur anglais. Ni les propositions de la Commission Paerson, ni celles du *Lord Chancellor's Committee* n'ont été suivies. Les accidents de la circulation routière demeurent sous l'empire de *law of tort*, en général, et *du tort of negligence*, en particulier. Le régime de responsabilité civile basée sur la faute se maintient dans ce domaine en droit anglais malgré les critiques dont il fait l'objet. L'image utilisée par le groupe d'études sociologiques de l'université d'Oxford illustre, à merveille, les obstacles que comporte ce système. Elle décourage quiconque s'approcherait du droit anglais pour y chercher un modèle d'un système d'indemnisation. Toutefois, la modestie du droit anglais dans la réparation des préjudices non économiques ne manque pas d'être intéressante.

TITRE II : VERS UN SYSTÈME D'INDEMNISATION AUTOMATIQUE DANS LE DOMAINE DES ACCIDENTS

Nous avons montré au cours des développements du titre premier que la responsabilité civile ne permet pas d'assurer efficacement l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. Un effort d'assouplissement des conditions exigées pour la reconnaissance du droit de la victime à la réparation a été mené en vue de faciliter l'indemnisation. Toutefois, l'infléchissement des exigences de la responsabilité civile n'est pas parvenu à éliminer tous les obstacles qui empêchaient l'indemnisation. Dès les années 1930, la doctrine a commencé à suggérer la mise en place d'un système de réparation sans égard à la responsabilité civile permettant d'indemniser le plus grand nombre de victimes, dans les meilleurs délais, et à un coût supportable.

Ainsi, en 1932, des chercheurs de l'université de Columbia ont publié un plan préconisant l'abolition du système basé sur la faute en matière d'accidents de la circulation routière.

En 1965, les professeurs R. Keeton et J. O'Connell proposaient le « *Basic Protection for the Traffic Victim* »⁴⁰¹. Ils préconisaient une réforme où l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière ne serait plus fondée sur la faute mais sur la notion de risque. La plupart des États fédérés des Etats-Unis ont suivi ces propositions en se dotant des législations garantissant une indemnisation de base sans égard à la faute tout en réservant un rôle complémentaire au droit commun de la responsabilité civile⁴⁰². Certains Etats d'Amérique latine leur ont emboîté le pas.

En 1966, le professeur A. Tunc esquissait une « loi sur les accidents de la circulation » qui permettrait d'indemniser toutes les victimes sans référence à la faute⁴⁰³. Le projet suscita une opposition mais l'auteur ne fléchit pas. En 1981, il proposa un nouveau

⁴⁰¹ R. KEETON et J. O'CONNEL, *Basic Protection for the Traffic Victim, a Blueprint for Reforming Automobile Insurance*, Toronto, Little, Brown and Company, 1965, 624 pp.

⁴⁰² A. TUNC, « La réforme de l'assurance automobile aux Etats-Unis », *R.I.D.C.*, 1977, pp. 576 et s. ; J. RIPOLL, « Sur les projets américains de réformes en matière d'accidents d'automobiles », *R.G.A.T.*, 1972, pp. 5 et s.

⁴⁰³ A. TUNC, *La sécurité routière : esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, Paris,

projet allant dans le même sens que le précédent⁴⁰⁴.

Depuis les années 1970, beaucoup de pays dans le monde modifièrent leur régime de la responsabilité civile afin de faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents de la route⁴⁰⁵. Des réformes profondes furent réalisées notamment en Suède⁴⁰⁶, en Israël⁴⁰⁷, au Québec⁴⁰⁸ et en Nouvelle-Zélande⁴⁰⁹. Une loi suédoise du 15 décembre 1975 instaura un régime d'indemnisation automatique des victimes de dommages corporels relatifs aux accidents de la circulation. Une loi québécoise de 1977 introduisit un système d'indemnisation de toutes les victimes d'accidents de la circulation routière sans égard à la responsabilité civile. En 1974, la Nouvelle-Zélande initia un système *no-fault* plus global, ayant vocation d'assurer l'indemnisation de toutes les victimes d'accidents corporels suivant un régime proche de celui de la sécurité sociale. En France et en Belgique, il fut instauré un régime d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route dans le cadre de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile⁴¹⁰. Au Royaume-Uni, une commission fut mise sur pied afin d'étudier un système qui permettrait d'assurer efficacement l'indemnisation des victimes de dommages corporels résultant des accidents. Elle proposa un système identique à celui qui est en vigueur dans le domaine des accidents du travail. Cependant, cette proposition n'a pas encore été suivie.

Parmi tous ces pays qui ont opéré des réformes, ce sont surtout la France et la Belgique,

Dalloz, 1966.

⁴⁰⁴ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981.

⁴⁰⁵ Pour une vue globale des divers régimes instaurés dans les pays industrialisés, voir : D. GARDNER, « Tour d'horizon des divers régimes d'indemnisation en matière d'accidents d'automobile », <http://www.fsa.ulaval.ca>.

⁴⁰⁶ J. HELLNER, « La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire », *R.G.A.T.*, 1977, p. 153 ; A. TUNC, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. La loi suédoise du 15 décembre 1975 », *R.I.D.C.*, 1977, pp. 776 et s.

⁴⁰⁷ U. YADIN, « La nouvelle loi israélienne sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation », *R.I.D.C.*, 1976, pp.476 et s.

⁴⁰⁸ J.L. BAUDOIN, « La nouvelle législation québécoise sur les accidents de la circulation », *R.I.D.C.*, 1979, pp. 381 et s. ; L. PERRET, « La nouvelle loi sur l'assurance automobile du Québec », *R.G.D.*, 1978, pp. 7 et s.

⁴⁰⁹ M. VENELL, « L'indemnisation des dommages corporels par l'État : les résultats d'une expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle-Zélande », *R.I.D.C.*, 1976, pp. 73 et s.

⁴¹⁰ G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, 218 p. ; F. CHABAS, *Le droit des accidents de la circulation (après la réforme du 5 juillet 1985)*, Paris, Litec, 1986, 263 p. ; B. DUBUISSON, *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation* (Actes du recyclage organisé le 26 octobre 1994 par le Centre de droit des obligations et la licence en droit et économie des assurances de l'U.C.L.), 1995, 216 p.

qui inspirent généralement certains pays africains dans le domaine juridique en raison de leurs liens historiques. C'est ainsi que nous avons choisi d'étudier les systèmes belge et français d'indemnisation des usagers faibles de la route. Toutefois, ces systèmes font l'objet des critiques de la part de la doctrine aussi bien en France qu'en Belgique. A titre d'exemple, le Professeur LAMBERT-FAIVRE considère le régime français d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière comme un édifice inachevé⁴¹¹. Le plus grand reproche qui est adressé à ce système est d'avoir exclu les conducteurs du système d'indemnisation automatique. Les mêmes remarques valent pour le système belge qui s'est inspiré du régime français et qui, plus est, avait des objectifs plus limités que ce dernier. Cette critique nous conduit à chercher ailleurs un système d'indemnisation qui serait plus achevé. A la lumière de la proposition du système d'indemnisation, émise par J-L. FAGNART⁴¹², nous avons choisi le système québécois en guise d'illustration du modèle souhaité.

Ainsi, le présent titre comporte deux chapitres. Le premier, intitulé « *le système d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles en France et en Belgique : un édifice inachevé* », traite du système de réparation mis en place par la loi Badinter et du système belge qui s'en est inspiré. L'étude des deux systèmes d'indemnisation permettra de mettre en lumière leurs lacunes. Le deuxième qui a pour titre « *Le système de réparation des dommages accidentels en perspective* » a pour objet d'identifier le système idéal envisagé par la doctrine et de décrire le système québécois, lequel apparaît, à nos yeux, comme celui qui répond le mieux aux aspirations doctrinales et aux besoins des pays africains.

⁴¹¹ Daniel GARDNER qualifie les régimes belge et français d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière de « systèmes à deux vitesses ». Voir « Tour d'horizon de divers régimes d'indemnisation en matière d'accidents d'automobile », [http : // www. fsa.ulaval.ca](http://www.fsa.ulaval.ca)

⁴¹² Voir *infra* pp.161 et s.

CHAPITRE I : LE SYSTÈME D'INDEMNISATION AUTOMATIQUE EN FAVEUR DES USAGERS FAIBLES EN FRANCE ET EN BELGIQUE : UN ÉDIFICE INACHEVÉ

Malgré le travail appréciable de la jurisprudence française, le régime de l'art. 1384 al. 1 n'est pas parvenu à satisfaire une aspiration accrue à l'équité consistant à rechercher quasi-inconditionnellement l'indemnisation certaine et rapide des victimes d'accidents de la circulation automobile. Face aux lacunes de ce régime, A. TUNC proposa l'introduction d'un système d'indemnisation automatique en faveur de toutes les victimes d'accidents de la route. Mais en revanche, il suggéra de déroger au principe de la réparation intégrale notamment en excluant la plupart des préjudices non économiques de la réparation automatique. Toutefois, les propositions du Professeur TUNC se heurtèrent à de vives objections. Ainsi, la loi Badinter fut le résultat d'un compromis entre le système proposé par le Professeur TUNC et les arguments de ceux qui y étaient opposés. Les lacunes qui lui sont reprochées se justifient par le souci du législateur de devoir concilier les positions antagonistes qui ont marqué les débats préparatoires.

La Belgique s'est largement inspirée de la loi Badinter ; les défauts imputés à celle-ci se retrouvent dans le système belge d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route.

SECTION 1 : LE SYSTÈME FRANÇAIS D'INDEMNISATION AUTOMATIQUE DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE : RÉSULTAT D'UN COMPROMIS

A. TUNC, principal défenseur du système de réparation automatique des dommages causés par les accidents de la route en France, préconisait l'indemnisation de toutes les victimes, sans référence à la faute. Pour éviter que ce système ne soit trop onéreux, il proposait d'exclure de la réparation les préjudices moraux sans incidence sur les moyens d'existence de la victime. Ces propositions suscitèrent une opposition des défenseurs du rôle moralisateur de la responsabilité civile basée sur la faute et des

accros du principe de la réparation intégrale. La confrontation des opinions des défenseurs et des opposants du système d'indemnisation automatique conduisit le législateur français à biaiser la réforme.

§ 1. LES PROPOSITIONS DU PROFESSEUR A. TUNC

Malgré les efforts considérables de la jurisprudence française pour donner au principe découvert dans l'art. 1384 al.1^{er}, sa plus large portée, les résultats concrets n'étaient pas toujours satisfaisants, en particulier dans le domaine des accidents de la circulation routière. Certaines victimes n'étaient indemnisées ou ne l'étaient que partiellement soit parce que l'accident apparaissait comme l'effet de la force majeure soit parce que la victime avait elle-même commis une faute, souvent très légère. Cette situation était considérée comme un phénomène choquant et inacceptable. Ainsi, des voix commencèrent à se faire entendre pour réclamer l'adoption d'une loi réglant la réparation des dommages provoqués par des accidents de la circulation à l'instar de nombreux autres pays.

Dès 1964, le Garde des Sceaux Jean Foyer constitua une commission pour réfléchir sur une éventuelle réforme législative de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière et il y associa le professeur A. TUNC. En 1966, celui-ci présenta un système de sécurité routière dans la perspective d'assurer la réparation automatique des dommages entraînés par la circulation automobile. Dans ce projet, l'auteur dénonça les défauts de la responsabilité civile dans l'indemnisation des victimes et il proposa son remplacement par une assurance sans égard à la responsabilité civile couvrant à la fois les dommages matériels et corporels. Le système préconisé était identique à celui des accidents du travail mais sa gestion était laissée à l'assurance privée. Le droit à réparation devait être reconnu de plein droit du seul fait de l'accident et au bénéfice de toutes les victimes, y compris les conducteurs. En revanche, A. TUNC préconisa l'introduction de deux mesures pour alléger le coût de l'indemnisation qui aurait été, autrement, insupportable pour les assureurs. Pour les dégâts matériels, il proposa une franchise minimale, destinée à éviter la prise en charge de « la poussière des petits sinistres ». Concernant les dommages corporels, il suggéra une indemnisation forfaitaire et plafonnée pour maintenir l'équilibre financier du système. Pour les personnes

jouissant des revenus élevés qui estimeraient l'indemnisation forfaitaire insuffisante, il laissa ouverte la faculté de contracter une couverture complémentaire⁴¹³.

Ce dernier projet suscita une forte polémique.⁴¹⁴ Sous la pression des multiples objections, le Professeur A. TUNC fut amené à modifier ses propositions. Toutefois, il garda son principal objectif qui était celui de remplacer l'assurance responsabilité automobile par l'assurance automobile c'est-à-dire instaurer un système d'assurance couvrant, sans considération de responsabilité, tous les dommages corporels occasionnés par les véhicules terrestres à moteur⁴¹⁵. Cette assurance souscrite au profit de toutes les victimes devait être supportée par les créateurs du risque d'accident de la circulation que sont les propriétaires des automobiles. L'objectif des projets TUNC était non seulement de faciliter l'indemnisation mais aussi d'indemniser le plus grand nombre de victimes d'accidents de la circulation routière. Concrètement, il fallait supprimer les causes d'exonération qui constituaient les obstacles à l'indemnisation les plus courants sous le régime de l'article 1384 al.1.

En ce qui concerne les dommages occasionnés aux véhicules en cas de collision, il était prévu que la responsabilité civile soit remplacée par des barèmes. L'art. 13 du projet de 1981 disposait : « *le dommage subi par un véhicule entré en collision avec un autre est compensé conformément aux pourcentages résultant de schémas de circonstances établis par décret. Ce décret précisera les préjudices indemnifiables.*

Le dommage subi par des biens transportés dans ou sur un véhicule ne sera compensé qu'en cas de collision ou de transport effectué par un professionnel et dans les limites d'une somme fixée par décret, sauf indemnisation plus large prévue dans le contrat d'assurance.

Tout autre dommage matériel causé par un véhicule (à un bien meuble) est compensé. »

⁴¹³ Le système préconisé a fait l'objet de ses deux ouvrages : A. TUNC, *La sécurité routière, esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Dalloz, 1966 ; *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981.

⁴¹⁴ B. STARCK, « Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation », *R.T.D.C.*, 1966, pp.635 et s. ; et la réponse de A. TUNC, « Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation », *R.T.D.C.*, 1967, pp.82 et s. ; aussi les chroniques de A. TOULEMON et J. MOORE, *Gaz. Pal.*, 1966, 1, doct. p.120 ; *Gaz.Pal.*, 1968, 1, doct., p.128 ; *Gaz.Pal.*, 1969, 1, doct. p.68

⁴¹⁵ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981, p.17.

En matière de dommages corporels, l'indemnisation automatique de toutes les victimes avait pour contrepartie une dérogation au principe de la réparation intégrale se traduisant par l'exclusion de la réparation du préjudice d'affection et le plafonnement de la réparation du préjudice professionnel⁴¹⁶. Cette exclusion était fondée sur la volonté d'indemniser raisonnablement le plus grand nombre de victimes plutôt que de réparer intégralement les préjudices subis par une minorité de personnes.

Le projet excluait le cumul de l'indemnisation fondée sur le système *no fault* avec une autre basée sur la responsabilité civile sauf dans les cas limitativement énumérés. Ainsi, la victime pouvait obtenir un complément éventuel d'indemnisation par l'action en responsabilité de droit commun à l'encontre du constructeur, du vendeur ou du réparateur du véhicule. En plus, l'assureur obligé à verser une indemnité avait le droit d'exercer un recours à l'encontre de toute personne ayant causé intentionnellement le dommage, du constructeur, du vendeur ou du réparateur ainsi que de l'autorité chargée de l'entretien de la voirie, responsables de l'accident selon le droit commun.

§ 2. LES OBJECTIONS CONTRE LES PROJETS TUNC

Dans tous les pays où un système d'indemnisation automatique a été envisagé, des groupes de pression émanant du Barreau et des assureurs se sont constitués pour s'y opposer. En France, la proposition d'indemniser les victimes sans référence à la faute fut considérée par certains juristes comme une atteinte à la morale. Ils prédirent que l'abandon de la faute ne pouvait que conduire aux pires catastrophes parce qu'il ébranlait les bases de la civilisation.⁴¹⁷ Ainsi, J. Bel déclarait : « *On ne manquera pas d'objecter qu'il est immoral de détacher la réparation du préjudice de la faute dont il est la conséquence. L'obligation de réparer ne peut être qu'une sanction et il est dangereux pour une société d'exclure chez les citoyens le sens de la responsabilité*⁴¹⁸. »

De même, B. Baudelot adressait au projet Tunc les reproches suivants :

« *Il (le projet Tunc) fait penser à cette publicité des entreprises de pompes funèbres*

⁴¹⁶ Art.2-12 du projet Tunc de 1981.

⁴¹⁷ MM. A. TOULEMON et J. MOORE, Gaz. Pal., 1966, I, Doc. p.120 ; Gaz. Pal. 1968, I, Doc. p.128 ; Gaz. Pal. 1969, I, Doc. p.68.

⁴¹⁸ J. BEL in A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981, p. 48.

américaines : mourez et nous ferons le reste ...

A tous les usagers de la route et de la rue, qu'ils circulent à pied, à cheval ou en voiture, la loi insuffle la confiance et la décontraction : l'assurance paiera ...

La solution préconisée va à l'encontre de toutes les campagnes menées par le gouvernement et la prévention routière qui exige de tous les usagers de la voie publique un respect particulièrement strict des règles du Code de la route. »⁴¹⁹.

Pour leur grande part, les opposants aux propositions du Professeur TUNC voulaient assurer la défense de leurs intérêts. Les assureurs craignaient de ne pas pouvoir rentabiliser l'assurance malgré une augmentation des primes et surtout de perdre à plus ou moins à long terme un important portefeuille, en raison du risque de création d'une assurance publique qui remplacerait les assurances privées⁴²⁰.

Le barreau avait la crainte de voir l'assurance de responsabilité civile basculer vers la sécurité sociale et ainsi perdre une partie importante de leur clientèle. Il resta fermement opposé à la dérogation du principe de la réparation intégrale.

§ 3. LE COMPROMIS RÉALISÉ

La réforme poursuivait trois objectifs essentiels⁴²¹ :

D'abord, mettre fin aux cas de non-indemnisation en limitant l'impact des différentes causes d'exonération qui avaient été maintenues au profit du gardien de l'automobile lorsqu'il était poursuivi sur base de l'art.1384 al.1 du code civil.

Ensuite, améliorer l'efficacité de la garantie d'indemnisation des victimes en ajustant au mieux l'assurance à la dette de réparation. Pour ce faire, le nombre d'exceptions normalement opposables par l'assureur aux victimes fut réduit de façon que, dans l'immense majorité des cas, ces dernières puissent profiter de l'assurance.

Enfin, désengorger les tribunaux et accélérer les règlements des indemnités. Pour atteindre ce but, il a été imposé à l'assureur l'obligation de faire une offre d'indemnité aux victimes dans un certain délai après l'accident.

⁴¹⁹ B. BAUDELLOT in A. TUNC, *op. cit.*, p. 33.

⁴²⁰ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981, p.7.

⁴²¹ G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, L.G.D.J., Paris, 1992, pp.11 et s.

La loi du 5 juillet 1985 permet de réaliser des progrès sur deux plans comme son intitulé le précise : celui de la reconnaissance du droit à l'indemnisation et celui de la procédure d'indemnisation.

Au niveau de la reconnaissance du droit à la réparation, elle a considérablement facilité la désignation du débiteur de l'indemnité. Désormais, c'est l'assureur R.C.Auto du véhicule impliqué dans l'accident qui est obligé de réparer les dommages corporels subis par les victimes sans qu'il soit possible d'invoquer l'absence de responsabilité de l'assuré⁴²². La loi réduisit les causes d'exonérations qui empêchaient l'indemnisation des personnes lésées. L'unique cause susceptible d'écarter l'indemnisation de la victime reste sa faute inexcusable à condition qu'elle soit une cause exclusive de l'accident⁴²³. La faute inexcusable elle-même est inopérante pour les personnes de moins de 16 ans, de plus de 70 ans ou invalides à 80 %⁴²⁴.

Sur le plan de l'accélération de l'indemnisation, la loi du 5 juillet 1985 organise une procédure spéciale d'offre d'indemnité de manière à obliger les assureurs à intervenir avec célérité⁴²⁵.

Malgré ces dernières innovations, il est reproché, à juste titre, à la loi Badinter de sacrifier les conducteurs sur l'autel des intérêts financiers. Étant donné que les conducteurs forment la majeure partie des victimes, leur indemnisation automatique aurait entraîné un coût énorme pour les assureurs. Pour répondre au besoin de couverture des conducteurs exclus du régime d'indemnisation automatique, les assureurs ont introduit une assurance complémentaire facultative dénommée PACS (Protection assurée du conducteur et des siens) dont le régime est intermédiaire entre l'assurance de personnes et l'assurance de responsabilité. Elle profite à l'assuré lui-même lorsqu'elle est victime telle une assurance de personnes et elle obéit au principe indemnitaire comme une assurance de responsabilité⁴²⁶.

Toutefois, la loi a maintenu le *statu quo* en ce qui concerne les règles qui gouvernent la détermination des dommages réparables et leur évaluation. Pourtant, la réforme du

⁴²² Art. 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985.

⁴²³ Art. 3 al. 1 de la loi du 5 juillet 1985.

⁴²⁴ Art. 3 al. 2 de la loi du 5 juillet 1985.

⁴²⁵ Art. 12 à 27 de la loi du 5 juillet 1985.

⁴²⁶ G. VINEY, *op. cit.*, p. 93.

droit de la réparation était aussi envisagée dans le projet de loi. Le Barreau s'opposa catégoriquement à toute modification qui porterait atteinte au principe de la réparation intégrale. Pour réaliser un compromis, les modalités de réparation furent retirées de la réforme.

En Belgique, le législateur profita de la loi du 30 mars 1994 « portant dispositions sociales » pour insérer les articles 29 bis et ter dans la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance R.C. Auto. Ces deux articles instaurent un régime d'indemnisation favorable aux usagers faibles de la route. Dès sa promulgation, la loi du 30 mars 1994 fut l'objet de critiques, dans son esprit comme dans sa lettre. Elle fut vite remplacée par la loi du 13 avril 1995 modifiant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989⁴²⁷. Le législateur fut encore amené à revoir sa copie par la loi du 19 janvier 2001.

L'article 29bis tel qu'il a été modifié institue un régime d'indemnisation automatique des victimes dites « faibles » – piétons, cyclistes et passagers – à l'exclusion des conducteurs. Ce régime porte une inspiration marquée de la loi Badinter. Les mécanismes classiques de mise en œuvre de la responsabilité civile ont été remplacés par la notion d'implication ; un concept qui présente l'avantage de permettre à la victime d'un accident d'être indemnisée sans devoir démontrer ni la faute ni la causalité au sens strict. Il suffit que le véhicule soit intervenu de manière directe ou indirecte dans l'accident pour que naisse le droit à réparation. L'un des plus importants reproches adressés contre le régime d'indemnisation automatique instauré en faveur des usagers faibles en Belgique est de ne pas avoir modifié la procédure de réparation alors qu'elle constitue l'une des principales causes de lenteur. Cette lacune a été comblée par la loi du 22 août 2002⁴²⁸. Celle instaure une obligation d'offre d'indemnisation dans de brefs délais à charge de l'assureur.

⁴²⁷ M. FONTAINE, *Précis de droit des assurances*, 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 1996, p. 459; J.L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.388; R.O. DALCQ, « L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes », *J. T.*, 1994, pp. 698 et s; V. CLOSON, « De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation », *Bull. ass.*, 1994, pp. 500 et s.; *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, dir. B. DUBUISSON (Actes du recyclage organisé le 26 octobre 1994 par le Centre de droit des obligations et la Licence en droit et économie des assurances de l'U.C.L.), 1995, 216 pp.

⁴²⁸ A. PIRE, « Commentaire des modifications de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, introduites par les lois des 2 et 22 août 2002 », *R.G.A.R.*, 2003, n°13686.

Toutefois, comme en France, les conducteurs restent exclus du régime d'indemnisation automatique.

SECTION 2 : LES RÉGIMES D'INDEMNISATION AUTOMATIQUE DES USAGERS FAIBLES EN FRANCE ET EN BELGIQUE

Sous cette section, nous examinerons la technique utilisée par les législateurs français et belge, la nature des régimes instaurés, leur autonomie, leur domaine d'application et l'étendue de l'indemnisation.

§ 1. LA TECHNIQUE UTILISÉE PAR LE LÉGISLATEUR

Pour instaurer un système d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route, les législateurs français et belge ont utilisé des techniques différentes. Le législateur français n'a pas exprimé sa volonté de rompre avec le mécanisme de la responsabilité civile. Il a seulement déclaré l'inopposabilité des causes d'exonération de la responsabilité aux usagers de la route qu'il voulait protéger. Cette manière de procéder a eu pour conséquence de susciter le débat autour de l'autonomie du régime instauré. Le législateur belge, quant à lui, a manifesté sa volonté d'instaurer un régime d'indemnisation automatique mais les rapports entre ce dernier et la responsabilité civile demeuraient aussi confus.

A. LA TECHNIQUE UTILISÉE PAR LE LÉGISLATEUR FRANÇAIS : INOPPOSABILITÉ DES CAUSES D'EXONÉRATION AUX VICTIMES PRIVILÉGIÉES

a. INOPPOSABILITÉ DE LA FORCE MAJEURE ET DU FAIT DU TIERS

Les articles 2 à 6 de la loi Badinter concernent les causes d'exonération, lesquelles constituaient les obstacles les plus courants à l'indemnisation des victimes, sous le régime antérieur. L'art.2 pose le principe de l'inopposabilité de la force majeure et du fait des tiers aux victimes. Selon cet article, « *les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur d'un véhicule mentionné à l'article 1^{er}* ». Cette règle s'applique à toutes les victimes :

conducteurs⁴²⁹, piétons, cyclistes et passagers. En outre, elle concerne aussi bien les dommages corporels et les dommages matériels.⁴³⁰

La force majeure est tout événement extérieur non imputable à l'être humain. Il y a lieu d'inclure dans cette catégorie les événements naturels comme la tempête, l'orage, la pluie, la foudre, la neige, le gel, le verglas⁴³¹, le brouillard, mais aussi des événements anonymes, comme la flaque d'huile répandue sur la route ou le passage d'un animal dont le propriétaire n'a pas été identifié ainsi qu'éventuellement le « fait du prince », si l'accident est imputé à un défaut de l'infrastructure routière. L'inopposabilité de la force majeure à la victime est un progrès notable par rapport au régime antérieur car tous ces événements précédemment cités pouvaient empêcher l'indemnisation si le juge était convaincu qu'ils avaient été imprévisibles et irrésistibles pour le gardien du véhicule dont la responsabilité civile était mise en cause.

Le fait du tiers est désigné de manière générale sans distinguer celui qui est imprévisible et irrésistible de celui qui ne l'est pas. Sous le régime antérieur, seul le fait du tiers présentant ces deux caractères étaient opposables aux victimes. Dans le cas contraire, le fait du tiers n'était pas opposable aux victimes car la jurisprudence appliquait le principe de l'obligation in *solidum* : les victimes avaient le droit de réclamer la réparation intégrale à chacun des co-responsables. A ce titre, le mérite de la loi du 5 juillet 1985 est d'avoir éliminé le moyen exonératoire fondé sur le fait d'un tiers présentant les caractères de la force majeure, dans les situations qui rentrent dans son champ d'application.

b. INOPPOSABILITÉ DE LA FAUTE DE LA VICTIME

Les articles 3 à 5 de la loi du 5 juillet 1985 attachent des effets différents à la faute de la victime selon la nature du dommage, la position de la victime au moment de l'accident ainsi que l'âge et l'état physique de la victime.

En cas d'atteinte à la personne, la faute de la victime entraîne des effets plus étendus si la victime conduisait l'un des véhicules impliqués que si elle n'était pas conducteur.

Le conducteur subit les conséquences de sa faute quelle que soit la gravité de celle-ci.

⁴²⁹ A condition qu'il y ait un autre véhicule impliqué sinon le conducteur ne pourrait cumuler les qualités de victime et de responsable-assuré.

⁴³⁰ Contrairement à l'article 3, l'article 2 ne fait aucune distinction fondée sur la nature des dommages.

L'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 dispose explicitement que « *la faute commise par le conducteur du véhicule a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis* ».

La victime non conducteur ne subit qu'exceptionnellement les conséquences de sa faute. Suivant les dispositions de l'art. 3, les victimes qui, au moment de l'accident sont âgées de moins de 16 ans ou plus de 70 ans ou titulaires d'un titre leur reconnaissant une invalidité d'au moins 80 % ne peuvent se voir opposer que leur faute intentionnelle. La recherche volontaire du dommage qui peut être opposée à toute victime, quels que soient son âge et son état de santé, est très rare dans la pratique. Les seules hypothèses envisageables d'atteintes voulues à sa propre intégrité corporelle sont le suicide conscient⁴³², et la mutilation volontaire.⁴³³ La Cour de cassation a décidé que même une faute très grave comme le fait de se maintenir volontairement sur la chaussée devant une voiture en participant à un attroupement illicite n'établit pas que la victime « ait recherché le dommage qu'elle a subi » au sens de l'art.3 de la loi du 5 juillet 1985.⁴³⁴

Les autres victimes peuvent être privées de la réparation en raison de leur faute inexcusable si celle-ci a été la cause exclusive de l'accident. Le concept de « faute inexcusable » a été emprunté au domaine du droit du travail. Un arrêt des Chambres réunies l'a définie comme une faute « *d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative, et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel de la faute intentionnelle* »⁴³⁵. Cette notion a alimenté un lourd contentieux en matière d'accidents de la circulation. Au début, la faute inexcusable fut différemment définie par les juges dont certains avaient tendance à lui conférer une extension excessive, en la retenant dans des hypothèses assez banales.⁴³⁶

La Cour de cassation dut intervenir pour indiquer l'interprétation adéquate de la notion.

⁴³¹ Civ. 2è, 22 juin 1988, *Bull. civ.*, II, n°148, p.79.

⁴³² Civ.2è, 24 février 1988, *Bull. civ.*, II, n°49, p.25 ; Civ.2è, 21 juillet 1992, *R.C.A.*, 1992, n°415 ; Paris, 28 février 1992, *Gaz. Pal.*, 1992, p.12, note CHABAS.

⁴³³ G.VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.44

⁴³⁴ Civ. 2è, 17 février 1988, *Bull. civ.*, II, n°, 44, p.23 ; Civ.2è, 7 février 1989, *Gaz. Pal.*, 1990, Panorama, 81.

⁴³⁵ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Le droit du dommage corporel, système d'indemnisation*, 2è éd., Paris, Dalloz, p.558.

⁴³⁶ F. BLOCH, « Deux ans de jurisprudence et le coup d'arrêt de la Cour de cassation le 20 juillet 1987 », *JCP*, 1988, I, 3332.

Dans ses arrêts du 20 juillet 1987, elle définit la faute inexcusable comme « *une faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable, son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* ». Quant à la notion de cause exclusive, elle se réfère à la force majeure. Ainsi, la faute inexcusable ne peut exonérer le conducteur que si elle présente les caractères traditionnellement reconnus à la force majeure, c'est-à-dire si elle a créé une situation imprévisible, qui rendait l'accident inévitable pour l'automobiliste. La définition de la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident marque une orientation nettement restrictive, favorable aux victimes.

Etant donné les effets attachés à la qualité de conducteur, il importe de savoir à quelles conditions une personne est considérée comme conducteur ou pas. La jurisprudence a apporté des précisions à ce sujet. Le critère retenu par la Cour de cassation de France est la présence aux commandes du véhicule au moment où l'accident a commencé à se produire. Ainsi, la Haute juridiction a considéré comme conducteur la personne qui était aux commandes d'un véhicule remorqué par un autre⁴³⁷, d'un véhicule à l'arrêt⁴³⁸ et même d'un véhicule qui n'était pas en marche⁴³⁹. Dans le cas d'un véhicule école muni d'une double commande, le moniteur et l'élève ont été tous deux considérés comme conducteurs⁴⁴⁰.

Par contre, la personne qui n'était pas aux commandes au moment de l'accident n'est pas traité comme un conducteur. Il en est ainsi de la personne qui venait de quitter sa place de conducteur pour effectuer des réparations⁴⁴¹ ou pour toute autre cause.⁴⁴²

En cas d'atteinte aux biens, le droit commun de la responsabilité civile demeure applicable. La victime peut se voir opposer sa faute dans la mesure où elle a contribué à la réalisation du dommage. Toutefois, les fournitures et les appareils délivrés sur prescription médicale sont régis par la loi du 5 juillet 1985⁴⁴³. Ainsi, le législateur français a voulu inclure toutes les conséquences économiques et morales du dommage corporel dans la catégorie des atteintes à la personne. La catégorie des dommages aux

⁴³⁷ Civ 2è, 14 janvier 1987, *JCP*, 1987, II, 20768, note F. CHABAS ; Com. 17 janvier 1989, *D.*, 1989, IR, 72.

⁴³⁸ Civ. 2è, 28 avril 1986, *Bull. civ.*, II, n°63, p.42.

⁴³⁹ Civ.2è, 13 janvier 1988, *Bull. civ.*, II, n°14, p.7 ; Crim. 17 janvier 1989, *Bull. crim.* n°18, p.50, obs. P. JOURDAIN.

⁴⁴⁰ Versailles 5 février 1988, *Rev. Trim. du ressort de la Cour d'appel de Versailles*, 1988, n°11, p.39.

⁴⁴¹ Crim. 7 octobre 1987, *Bull. crim.*, n° 271, p.685.

⁴⁴² Crim., 14 janvier 1988, *Bull. crim.*, n°19, p.50 ; Civ.2è, 15 juin 1988, *Bull. civ.*, II, n°139, p.74 ; Civ. 2è, 31 mai 1995, *R.C.A.*, 1995, n°297 ; Crim. 2 octobre 1996, *R.C.A.*, 1997, n°15.

⁴⁴³ Alinéa 1^{er} de l'article 5 de la loi du 5 juillet 1985.

biens est réduite aux seules atteintes au patrimoine qui ne résultent pas de la mort ou des blessures. C'est dans cet esprit que la Cour de cassation a inclus les frais funéraires dans la catégorie des atteintes à la personne.⁴⁴⁴ De même, la deuxième chambre civile a affirmé que le dommage aux biens s'entend du dommage causé à des biens matériels et non du préjudice économique subi par ricochet à la suite d'une atteinte à la personne de la victime directe.⁴⁴⁵ Finalement, les dommages aux biens se limitent aux dommages causés aux véhicules et aux objets qu'ils contiennent, aux vêtements, aux biens mobiliers et immobiliers appartenant aux riverains ...

B. LA TECHNIQUE UTILISÉE PAR LE LÉGISLATEUR BELGE : INDEMNISATION AUTOMATIQUE DES USAGERS FAIBLES DE LA ROUTE

En Belgique, le législateur a tout simplement édicté un droit à l'indemnisation automatique des victimes. L'art. 29bis dispose : « *En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er} et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants et résultant des lésions corporelles ou du décès y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs...* »

Dans sa première version, l'art. 29 bis excluait du bénéfice de l'indemnisation automatique les victimes ayant commis une faute inexcusable mais cette notion n'était pas définie. Les premiers commentateurs du nouveau régime estimaient qu'il revenait à la jurisprudence d'en déterminer le contenu.⁴⁴⁶ Toutefois, le Professeur DALCQ la trouvait déjà imprécise.⁴⁴⁷ Pour éviter de vider le régime de sa substance par une interprétation extensive de ce concept, le législateur y apporta une définition empruntée à la jurisprudence française à l'occasion de la modification intervenue le 13 avril 1995.

⁴⁴⁴ Crim., 11 octobre 1988, *Bull. crim.*, n°399, 950 ; Crim., 20 juin 1989, *R. G.A.T.*, 1989, p.573.

⁴⁴⁵ Civ. 2^e, 24 janvier 1990, *Bull. civ.*, II, n°13, p.7 ; *J.C.P.*, II, 1990, II, 21581, note F. BARBIERI, *R.G.A.T.*, 1990, p.848.

⁴⁴⁶ H. DE RODE, « Les limites du droit à l'indemnisation : catégories de victimes-faute inexcusable » in *L'indemnisation des certaines victimes d'accidents de la circulation* (ouvrage collectif sous la coordination du Professeur B. DUBUISSON), Académia-Bruylant, 1995, p.90, n°21.

⁴⁴⁷ R.O. DALCQ, « L'indemnisation des dommages corporels des piétons et cyclistes », *J.T.*, 1994, p.671.

La faute inexcusable fut définie comme « *la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait eu conscience.* »

En outre, le législateur belge ajouta la condition que la faute inexcusable soit « *la seule cause de l'accident* » pour constituer une cause de déchéance du droit à l'indemnisation de la victime. Ainsi, en cas de fautes partagées, le régime d'indemnisation automatique restait d'application⁴⁴⁸. De plus, l'exception de faute inexcusable n'était pas opposable aux victimes âgées de moins de 14 ans.⁴⁴⁹

A l'occasion de la modification intervenue le 19 janvier 2001, le législateur remplaça la « *faute inexcusable* » par la « *faute intentionnelle* ». ^{450, 451}. La limitation de la perte du droit à l'indemnisation automatique au seul cas de faute intentionnelle de la victime présente l'avantage de réduire considérablement les hypothèses dans lesquelles les assureurs et les propriétaires de véhicules sur rails pourront échapper à leur obligation d'indemnisation d'autant plus que cette exception ne peut pas être opposée aux personnes de moins de 14 ans.

§2. LA NATURE DES RÉGIMES INSTAURÉS

Le système d'indemnisation instauré par la loi du 5 juillet 1985 ne relève pas d'un véritable droit de la responsabilité. La loi a institué un système de réparation des dommages corporels largement indépendant de la faute de la victime. Les victimes ont une créance d'indemnisation contre l'assureur du véhicule impliqué dans l'accident⁴⁵².

En Belgique, certains commentateurs virent dans le nouveau régime d'indemnisation

⁴⁴⁸ Art. 29 bis, § 1^{er}, al.5 et 6 de la loi du 21 novembre 1989.

⁴⁴⁹ Art. 29bis, § 1^{er}, al.7 de la loi du 21 novembre 1989.

⁴⁵⁰ Selon les travaux préparatoires, cette modification est justifiée par l'interprétation extensive que certains tribunaux donnaient à la faute inexcusable, ce qui allait à l'encontre de la volonté du législateur, voir Doc. parl., Ch. Repr. Sess. 1999-2000, n°0210/005.

⁴⁵¹ Tel n'est pas l'avis de la doctrine. L'analyse des décisions rendues montre plutôt, que les tribunaux belges sont rigoureux; ils ne retiennent la faute inexcusable que dans des cas exceptionnellement graves. Voir dans ce sens D. de CALLATAY & N. ESTIENNE, « De la faute inexcusable à la faute intentionnelle », *L'indemnisation des usagers faibles de la route* (ouvrage collectif sous la direction des Professeurs P. JADOUL & B. DUBUISSON), Bruxelles, Larcier, 2002, pp.122 et s.; F. LEZAACK, « Le CASO pour l'indemnisation automatique des conducteurs », *Le Monde de l'assurance*, 16 février 1998, p.17.

⁴⁵² Ph. MALAURIE, L. AYNES & Ph. STOFFEL-MUNCK, *Les obligations*, Paris, Defrénois, 2003, pp148-149.

une assurance directe contre les accidents corporels.⁴⁵³ D'autres défendirent, par contre, qu'il s'agit d'une responsabilité civile objective⁴⁵⁴.

La question présente un intérêt pratique car la réponse qui y est donnée permet de résoudre d'autres problèmes. Elle permet notamment de savoir si le nouveau système d'indemnisation est régi par les dispositions propres aux assurances de responsabilité ou par les dispositions spécifiques aux assurances de personnes, si la victime dispose d'une action directe assortie d'une inopposabilité des exceptions comme en assurance RC Auto traditionnelle ou si le tiers-payeurs dispose ou non de recours...

La loi du 13 avril 1995 a apporté une réponse à certaines questions. Actuellement, l'art. 29, §1^{er}, al. 7 dispose : « *Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.* »

Selon J-L. FAGNART, l'art. 29 bis serait incohérent s'il constituait un régime de responsabilité fondée sur la fiction de la faute d'une personne dont la responsabilité ne peut être mise en cause. Ainsi, il tire la conclusion selon laquelle l'article institue un système d'indemnisation sans égard à la responsabilité⁴⁵⁵.

§ 3. LEUR AUTONOMIE

En France, le premier débat sur le régime instauré par la loi Badinter tourna autour de la question de son autonomie. Les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 instituent un véritable droit à l'indemnisation au profit des victimes d'accidents de la circulation routière dans lesquels sont impliqués les véhicules terrestres à moteur. La faveur

⁴⁵³ S. FREDERICQ, « Belgique. Assurance automobile. Protection des piétons et des cyclistes. Une loi révolutionnaire : la loi du 30 mars 1994 », *Bulletin d'information de l'AIDA*, 1994, p.70, n° 45.

⁴⁵⁴ Voir R.O DALCQ, « L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes », *J.T.*, 1994, p.668 ; R.O. DALCQ, « La loi du 13 avril 1995 remplaçant l'art.29 bis et abrogeant l'art. 29 ter inséré par la loi du 30 mars 1994 dans la loi du 21 novembre 1989 », *R.G.A.R.*, 1995, n°12484 ; B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du clair-obscur », *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia-Bruylant, 1995, pp.9 et s. ; J-L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388.

⁴⁵⁵ *Les indemnisations sans égard à la responsabilité* (Actes du colloque du 26 octobre 1999 organisé à l'U.L.B. sous la coordination de J-L. FAGNART), Bruxelles, Kluwer, 1999, p.9; voir également dans *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la*

accordée aux usagers faibles de la route se manifeste par le fait qu'ils ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule, pas plus d'ailleurs leur propre faute à l'exception de celle qui revêt un caractère inexcusable. La loi ne contient aucune disposition désignant le responsable.

Ainsi, il se posa la question de savoir s'il y avait lieu de se référer au droit commun de la responsabilité civile pour combler les lacunes de la nouvelle loi. Ce fut l'objet de la controverse qui surgit entre partisans et adversaires de ce qu'on a appelé l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985 par rapport au droit commun de la responsabilité civile.

Les partisans de l'autonomie⁴⁵⁶ soutenaient que la loi du 5 juillet 1985 a créé un régime original, indépendant du droit commun de la responsabilité civile. Ses opposants⁴⁵⁷ soutenaient, par contre, que les dispositions de ce dernier texte ont uniquement pour l'objet de limiter les causes d'exonération opposables aux victimes. Comme la loi ne déterminait pas les conditions de désignation du responsable, ils en déduisaient que ses dispositions laissaient intactes toutes les exigences nécessaires à l'existence du droit à l'indemnisation dans le cadre du droit commun de la responsabilité civile. Ils avançaient que la référence au droit commun de la responsabilité civile par le législateur se justifiait encore par l'introduction du nouveau régime dans le cadre de l'assurance de responsabilité civile automobile et par les termes utilisés tels « *gardien* », « *faute de la victime* », « *fait du tiers* », « *cause exclusive* », etc. Ainsi, ils appuyaient que la victime devrait établir les conditions de la responsabilité civile conformément aux dispositions des art.1382, 1383 ou 1384 al.1 du code civil pour prétendre à l'indemnisation. Une fois cette preuve établie, la victime aurait alors le droit de se prévaloir des dispositions du nouveau régime qui consacrent l'inopposabilité de certaines causes d'exonérations. En d'autres termes, ils défendaient que la loi Badinter n'a pas créé un régime spécifique et autonome mais qu'elle s'est limitée à apporter certaines corrections à l'interprétation des textes du code civil par la jurisprudence antérieure.

responsabilité, vol.2, livre 1 bis, Story-scientia, 2004, p.33.

⁴⁵⁶ H. GROUDEL, « Le fondement de la réparation institué par la loi du 5 juillet 1985 », *J.C.P.*, 1986, I, 3244 ; C. LARHER-LOYER, « Réflexions après quelques mois d'application des articles 1^{er} à 6 de la loi du 5 juillet 1985 modifiant le droit à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière », *D.*, 1986, chr. pp.205 et s.

⁴⁵⁷ F. CHABAS, *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, Paris, Litec, 1985.

La cour de cassation trancha en faveur de l'autonomie en déclarant que la loi de 1985 est la seule applicable à l'exclusion des art. 1382 et s. du code civil.⁴⁵⁸

En Belgique, ce sont les dispositions du paragraphe 5 de l'article 29 bis qui règlent le problème en précisant: « *les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas expressément régi par le présent article* ».

§ 4. LEUR DOMAINE D'APPLICATION

L'article 1^{er} de la loi française du 5 juillet 1985 précise qu'elle s'applique « *même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule à moteur ainsi que ses remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur ont propres* ».

En Belgique, le domaine d'application de l'art. 29 bis est déterminé par la loi du 21 novembre 1989. Il s'applique aux accidents de la circulation impliquant les véhicules terrestres automoteurs⁴⁵⁹.

A. VÉHICULE TERRESTRE À MOTEUR

Les véhicules concernés par la loi Badinter sont des véhicules terrestres à moteur ainsi que leurs remorques et semi-remorques. Pour que le régime d'indemnisation automatique soit applicable, le véhicule impliqué dans l'accident doit être terrestre. Il en résulte que les navires, bateaux, aéronefs, hélicoptères, hydroglisseurs, scooters de mer, téléphériques, télésièges ou téléskis sont exclus du champ d'application de la loi.

En outre, la loi exclut de son application, les accidents dans lesquels sont impliqués les chemins de fer et les tramways qui circulent sur les voies qui leur sont propres. En cas de collision entre une automobile et un train à un passage à niveau, les dommages

⁴⁵⁸ Civ. 2^e, 4 mai 1987, Gaz. Pal., 1987, 428 et note F. CHABAS ; Civ. 2^e, 21 mai 1990, IV, 277.

⁴⁵⁹ H. de RODE, « L'assurance de la responsabilité civile automobile » in *Responsabilités, traité*

causés au personnel de la SNCF et aux passagers du train sont réparés conformément à la loi du 5 juillet 1985 et ceux causés à l'automobile ainsi qu'à ses passagers sont réparés suivant le droit commun de la responsabilité civile⁴⁶⁰.

En Belgique, la loi belge du 19 janvier 2001 a étendu le régime d'indemnisation automatique organisé par l'article 29 bis de la loi 21 novembre 1989 aux victimes des dommages corporels entraînés par des accidents impliquant les véhicules circulant sur la voie ferrée.⁴⁶¹

Le paragraphe 3 de l'art. 29 bis exclut de son application les fauteuils roulant automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

B. ACCIDENT DE LA CIRCULATION

La notion même d'accident suscite des questions en matière de la circulation routière. Dans le langage courant, un accident est un événement fortuit et imprévisible. On ne peut dès lors pas parler d'accident lorsque le dommage résulte d'une faute intentionnelle. La Cour de cassation de France a jugé que, dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985, les heurts ou les collisions délibérément causés excluent l'existence d'un accident.⁴⁶²

En outre, la loi du 5 juillet 1985 ne s'applique qu'aux accidents de la circulation. Elle n'est pas applicable lorsque des véhicules sont impliqués dans des accidents alors qu'ils sont occupés à une fonction spécifique, différente de leur fonction première de

théorique et pratique, Livre 72, Story-Scientia, 1998, pp.35 et s.

⁴⁶⁰ Civ. 2^e, 17 mars 1986, *D.*, 1987, 49, note H. GROUDEL ; Civ.2^e, 13 déc.1989, *Bull. civ.*, n° 220.

⁴⁶¹ B. DUBUISSON, « La loi du 1 janvier 2001, modifiant le régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route... », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, 2002, pp.207 et s. ; Chambre, *Doc. Parl.*, 1999 -2000, n° 0210/005, p.11 ; N. ESTIENNE & D. de CALLATAY, « Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001 », *Développements récents du droit des accidents de la route*, Liège, CUP, 2002, p.131 ; B. DUBUISSON, « La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route « Cent fois sur le métier... », *J.T.*, 2001, pp. 585 et s.

⁴⁶² Cass. crim. 23 mai 1991, *Bull crim*, n°220 ; *Resp. civ.et assur.*, 1991, comm., 358 ; Cass.2^e civ., 6 décembre 1991, *Bull. civ.*, II, n°382 ; *Resp. civ. et assur.*, 1992, comm.90 ; Cass. crim., 6 février 1992, *Resp. civ. et assur.*, comm.207 ; *R.T.D.C.*, 1992, obs . P. JOURDAIN ; Cass. civ. 2^e, 23 janvier 2003, *D.*, 2003, p.605.

déplacement⁴⁶³. Il en est ainsi des accidents impliquant des engins de chantier ou des camions- magasin. Dans pareils cas, la fonction de déplacement du véhicule s'efface généralement au profit de son utilisation comme instrument de travail⁴⁶⁴. Mais cette restriction ne vaut que pour autant que le véhicule soit immobile. Si l'accident se produit pendant qu'un véhicule-outil se déplace, l'accident est qualifié d'accident de la circulation et il est soumis au régime de la loi du 5 juillet 1985. Pareille interprétation identique est également valable en Belgique.

En France, la notion de « circulation » est comprise dans un sens large. Elle comprend aussi bien la circulation sur la voie privée que sur la voie publique. Ainsi, la loi du 5 juillet de 1985 a été appliquée à un accident survenu sur une voie privée de desserte d'un ensemble immobilier⁴⁶⁵, dans un champ⁴⁶⁶, sur une piste de ski⁴⁶⁷, sur un circuit automobile destiné à des courses⁴⁶⁸. La circulation s'entend aussi bien dans le cas des véhicules en mouvement comme dans celui des véhicules à l'arrêt⁴⁶⁹.

En Belgique, l'alinéa 1^{er} de l'art.29 bis, § 1^{er}, précise que l'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs doit s'être produit « *aux endroits visés à l'art. 2 § 1^{er}* ». Ces endroits sont ceux dans lesquels la mise en circulation d'un véhicule automoteur entraîne l'obligation d'assurance. Il s'agit de la voie publique, des terrains ouverts au public et des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter.⁴⁷⁰ Les accidents de la circulation survenus sur les voies purement privées ne sont pas régis de l'art. 29 bis ; l'indemnisation des victimes de tels accidents est soumise au droit commun de la responsabilité civile. Cette exclusion est fondée sur la crainte de fraude et sur le fait qu'un certain nombre d'engins

⁴⁶³ Cass. 2^e civ., 5 novembre 1998, *D.*, 1999, 256, note J. MOULY.

⁴⁶⁴ Cass. fr. 8 mars 2001, *R.T.D.C.*, 2001, p. 607 et obs. P. JOURDAIN (Dans cette espèce la qualification d'accident de la circulation a été refusé à un accident causé par l'ouverture sur un passant, de l'auvent d'une remorque dans laquelle une boulangère vendait des pizzas).

⁴⁶⁵ Paris, 14 février 1986, *Gaz. Pal.*, 1986, 1.304, note F. CHABAS.

⁴⁶⁶ Civ.2^e, mars et 25 juin 186, *D.* 1987, somm.87, obs. H. GROUDEL.

⁴⁶⁷ Grenoble, 9 février 1987, *D.*, 1987, 245, note F. CHABAS.

⁴⁶⁸ Civ.2^e, 28 février 1996, *D.*1996.438, note J. MOULY ; *R.T.D.C.*, 1996, 641, obs. P. JOURDAIN.

⁴⁶⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Le droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, 2^e éd., Paris, Dalloz, 1993, p.421.

⁴⁷⁰ B. DUBUISSON, « Commentaire des art.1 à 11 : l'obligation d'assurance, la garantie d'indemnisation », *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C.automobile*, Academia-Bruylant, 1990, p.24-25, G. SCHAMPS, « Assurance R.C auto : une loi nouvelle ? », *R.G.A.R.*, 1990, 11671 ; J. L FAGNART, « Examen de jurisprudence (1981 à 1990) : les assurances

circulent exclusivement sur les terrains privés et ne sont, par conséquent, pas soumis à l'obligation d'assurance.⁴⁷¹

La notion de circulation est une question de fait, soumise à l'appréciation souveraine du juge du fond. La doctrine est unanime pour affirmer que la notion d'accident de la circulation doit être interprétée de façon large et qu'elle suppose qu'au moment de l'accident le véhicule se rattache d'une manière ou d'une autre à la circulation comme instrument de déplacement.⁴⁷² La jurisprudence est fidèle à cette interprétation extensive. Ainsi, par exemples⁴⁷³, ont été considérés comme des accidents de la circulation : un accident impliquant un ou plusieurs véhicules immobilisés, abandonnés à l'arrêt ou en stationnement, une chute d'un passager d'un bus lors d'un freinage soudain, un jet d'une pierre du haut d'un pont sur un autocar, une explosion d'un véhicule piégé, le malaise soudain d'un passager d'un véhicule, les blessures d'une jeune fille assise à l'arrière du véhicule par une balle perdue lors d'une fusillade entre des malfrats et la police.⁴⁷⁴ Cette interprétation extensive de la notion d'accident de la circulation est la manifestation d'un esprit favorable à l'indemnisation des usagers faibles de la route.

C. *IMPLICATION DU VÉHICULE*

En France et en Belgique, l'application du régime d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route est soumise à la condition qu'un véhicule terrestre à moteur soit impliqué dans l'accident⁴⁷⁵. Dès lors que l'implication est établie, la victime peut obtenir la réparation en s'adressant à l'assureur du véhicule et toutes les objections tirées de l'éventuelle inexistence des conditions exigées par le droit commun de la

terrestres », *R.C.J.B.*, 1992, pp.60-61.

⁴⁷¹ N. ESTIENNE & D. de CALLATAY, *op. cit.* p.131.

⁴⁷² TH. PAPART, « champ d'application de l'art.29 bis : véhicule automoteur, accident de la circulation : essai de définition », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, 2002, p.91; G. VINEY et P. JOURDAIN, *Traité de droit civil: les conditions de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 1998, n°981.

⁴⁷³ Voir les décisions citées par T.PAPART, « Champ d'application de l'article 29 bis : véhicule automoteur, accident de la circulation, implication : essai de définition », *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, Bruxelles, Larcier, 2002, pp.93-94.

⁴⁷⁴ N. ESTIENNE & D. de CALLATAY, *op. cit.* p.134 ; voir dans le même sens l'arrêt de la Cour de cassation du 09 janvier 2004 publié sur www.juridat.be.

⁴⁷⁵ Art. 29 bis §1^{er} de la loi du 21 novembre 1989.

responsabilité civile sont impuissantes à la priver de ce droit.

Les législateurs français et belge ont utilisé la notion d'implication pour contourner les difficultés entraînées par la recherche préalable d'un lien de causalité entre le fait du véhicule et le dommage. La Cour de cassation française a affirmé que l'absence d'un lien de causalité entre la faute d'un conducteur et le dommage subi par la victime n'exclut pas que le véhicule puisse être impliqué dans l'accident⁴⁷⁶.

L'interprétation de la notion d'implication a suscité un abondant contentieux et des controverses dans la doctrine française⁴⁷⁷. Les définitions qui en ont été données sont variables selon les commentateurs.⁴⁷⁸ La jurisprudence française est parvenue à se fixer un système d'interprétation cohérent de cette notion. Lorsqu'il y a eu contact matériel entre le véhicule et la victime au moment de l'accident, aucun problème ne se pose. La jurisprudence reconnaît généralement que le véhicule est impliqué, qu'il soit en mouvement⁴⁷⁹, à l'arrêt ou en stationnement⁴⁸⁰. Toutefois, deux situations causent des difficultés. La première est celle dans laquelle il n'y a pas eu de contact entre le

⁴⁷⁶ Civ.2è, 11 avril 1986, *Gaz.Pal.*, 1986.2.610 ; *JCP*, 1986, II, 20672, note J-F. BARBIERI ; Civ.2è, 18 mai 2000, *R.T.D.C.*, 2000, p. 852, obs. P. JOURDAIN.

⁴⁷⁷ H. GROUDEL, « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.*, 1987, chr.1 ; J. BIGOT, « Les trois lectures de la loi Badinter », *J.C.P.*, 1987, 3278 ; H. MARGEAT, « Accident de la circulation : la loi Badinter six mois plus tard ou les sept points clés », *Gaz. Pal.*, 9 mars 1986, *Doct.*, p.2 ; J. HUET, « La définition de l'implication, condition de l'obligation de réparation pour le conducteur ou le gardien d'un véhicule », *R.T.D.C.*, 1987, p.330 ; R. MARTIN, « Retour sur la distinction du fait et du droit », *D.* 1987, Chr.p.27 ; H. GROUDEL, « L'extension du rôle de l'implication du véhicule » in *D.* 1990, chr. p.263 ; Ph. CONTE, « Le législateur, le juge, la faute et l'implication », *J.C.P.*, 1990, I, 3471 ; A. TUNC, « La notion d'implication », *Risques* n° 6, juin 1991, p.77 ; R. RAFFI, « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.*, 1994, chr. p.158 ; P. JOURDAIN, « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *J.C.P.*, 1994, I, 3794 ; *Obs. R.T.D.C.*, 1988, p.778 ; 1989, pp.99, 763 et 769 ; 1990, p.507 ; 1991, p.354 ; 1994, pp.363, 368, 625 et 627 ; 1995, p.382 ; G. DEFRANCE, « Les juges élargissent le champ d'application de la loi », *Argus* 16 juin 1995, p.44 et « l'implication élargit le nombre de victimes indemnisées », *Argus* 30 juin 1995, p.42.

⁴⁷⁸ F. CHABAS, « Brèves remarques complémentaires sur la notion d'implication et son rôle », *Gaz. Pal.* 1986.1, *doctr.*262 ; H. GROUDEL, « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 (à propos des arrêts rendus par la 2è chambre civile le 21 juillet 1985) », *D.*, 1987, chr. 1 ; P. JOURDAIN, « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *JCP*, 1994, I, 3794 ; R. RAFFI, « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.*, 1994, chr.158.

⁴⁷⁹ Civ. 2è, 16 décembre 1985, *J.C.P.*, 1986, IV, 81 ; Civ. 2è, 19 février 1986, *J.C.P.*, 1986, IV, 121, *Gaz. Pal.* 9 juillet 1986, *Som.* 8, obs. F. CHABAS ; Civ. 2è, 11 avril 1986, *J.C.P.*, 1986, IV, 163, *Gaz. Pal.* du 3 octobre 1986, note P. JOURDAIN ; Civ. 2è, 3 juillet 1991, *R.C.A.*, 1991, n°382 ; Civ. 2è, 11 décembre 1991, *R.C.A.*, 1992, n° 93 ; Civ. 2è, 31 mars 1993, *R.C.A.*, 1993, n°231 ; Civ. 2è, 4 avril 1995, *Argus*, 21 avril 1995, p.43.

⁴⁸⁰ Voir notamment les décisions suivantes : Civ. 2 è, 3 décembre 1980, *R.T. D. C.*, 1981, 636 ; Civ. 2è, 28 février, 7 et 21 mai ainsi que 7 juin 1990, *D.*1990, 123, note J-L. AUBERT, Civ. 2è, 19 février 1992, *R.C.A.*, 1992, n°183 ; Civ. 2è, 12 juin 1996, *R.C.A.*, 1996, n°316.

véhicule impliqué et la victime. La jurisprudence française considère que l'absence de contact avec la victime n'exclut pas en principe qu'un véhicule puisse être impliqué dans l'accident. Un véhicule peut être impliqué même en l'absence de contact matériel lorsqu'il a joué un rôle perturbateur. Ainsi, dans le cas d'un cyclomotoriste déséquilibré et jeté à terre pour avoir été surpris par l'arrivée d'un camion, il a été reconnu que ce dernier était impliqué dans l'accident.⁴⁸¹

La seconde situation est celle du véhicule en stationnement. L'implication est incontestable lorsque le véhicule perturbe la circulation. La question est plus controversée lorsque cette condition n'est pas remplie mais la Cour de cassation de France a décidé que le fait qu'un véhicule soit en stationnement sans perturber la circulation n'exclut pas son implication dans un accident.⁴⁸²

En Belgique, le législateur avait suggéré une interprétation extensive de la notion d'implication.⁴⁸³ La doctrine a aussi soutenu cette orientation⁴⁸⁴ et la jurisprudence y a également été fidèle. A titre d'exemples⁴⁸⁵, l'implication a été reconnue dans les cas d'un piéton qui est tombé, effrayé par la mise en marche d'un véhicule ; d'un piéton qui a fait une chute suite à l'effet de surprise consécutif à un coup de frein ou de klaxon d'un automobiliste ; d'une ménagère qui a trébuché dans son seau avant de heurter la vitre d'une voiture garée, d'un piéton déjà renversé qui a été heurté une deuxième fois par un autre véhicule.

Toutefois, il y a lieu d'observer un risque de retour au débat sur la causalité lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement ou lorsqu'il n'y a pas eu de contact entre le véhicule et la victime. Ainsi, un jugement du tribunal de police d'Anvers a rejeté l'implication d'un véhicule en stationnement devant lequel un enfant était passé, immédiatement avant d'être happé par un autre véhicule en traversant la chaussée, l'arrivée de ce dernier ayant été caché par la présence du premier véhicule. Le tribunal

⁴⁸¹ Civ.2è, 14 décembre 1987, *Gaz. Pal.*, 1988, 1, 428, note F.CHABAS.

⁴⁸² Civ.2è, 23 mars 1994, *D.*1994.299, note H. GROUDEL ; *JCP* 1994, II, 22292, note P. CONTE, *R.T.D.C.*, 1994, 627, obs. P. JOURDAIN.

⁴⁸³ Doc. parl., Sén., sess., 1993-1994, n°980-1, p.33.

⁴⁸⁴ B. DUBUISSON, « La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du clair-obscur », *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Loi du 30 mars 1994*, Academia-Bruylant, 1995, p.4 ; J. FAGNART, *op. cit.*, R.G.A.R., 1994, n°12388.

⁴⁸⁵ T. PAPART, *op. cit.*, p.98.

justifia sa décision par le motif selon lequel la présence du véhicule devant lequel l'enfant est passé, n'a pas de relation causale avec l'accident.⁴⁸⁶

§5. L'ÉTENDUE DE L'INDEMNISATION

Les régimes d'indemnisation automatique instaurés en France et en Belgique s'appliquent à la réparation des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès. Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles.⁴⁸⁷ Les dommages matériels résultant des accidents de la circulation restent soumis au droit commun de la responsabilité civile.

En Belgique, la loi du 19 janvier 2001 a inclus les dommages causés aux vêtements dans la catégorie des dommages réparables.⁴⁸⁸ Les travaux préparatoires de cette loi précisent qu'il s'agit des vêtements « portés »⁴⁸⁹, c'est-à-dire les vêtements qui font corps avec la victime. Ceux qui sont transportés notamment dans une valise tenue en main par un piéton ou placés dans le coffre du véhicule dans lequel la victime est transportée, ne rentrent pas dans cette catégorie.

Toutes les victimes directes et indirectes, à l'exclusion des conducteurs⁴⁹⁰, peuvent bénéficier du régime d'indemnisation automatique instauré en France et en Belgique. L'exclusion des conducteurs a pour conséquence de laisser une partie importante des victimes sans protection. C'est l'un des aspects des régimes belge et français d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière qui soulève le plus de critiques.

Les législateurs français et belge ont décidé l'exclusion des conducteurs du régime d'indemnisation automatique instauré par l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 afin de limiter le coût de la réparation. Un plafonnement des indemnités aurait permis d'indemniser automatiquement toutes les victimes sans exclusion.

⁴⁸⁶ N. ESTIENNE & D. de CALLATAY, *op. cit.*, p.137.

⁴⁸⁷ Art. 29bis, § 1^{er}, al.3 de la loi du 21 novembre 1989.

⁴⁸⁸ Concernant la réparation des dommages aux vêtements, voir B. DUBUISSON, *op. cit.*, p.227.

⁴⁸⁹ Chambre, *Doc. Parl.*, 1999-2000, n° 0210/005, p.4.

⁴⁹⁰ En droit belge, le conducteur peut bénéficier du régime d'indemnisation automatique lorsqu'il agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et lorsqu'il n'a pas volontairement causé les dommages. Voir § 2 de l'art.29 bis de la loi du 21 novembre 1989.

§ 6. APPRÉCIATION CRITIQUE

Malgré les reproches qui leur ont été faits, les régimes d'indemnisation instaurés en France et en Belgique ont considérablement amélioré l'indemnisation des usagers faibles de la route. En remplaçant la causalité par l'implication et en affirmant le caractère inopérant des causes traditionnelles d'exonération, l'établissement du droit à l'indemnisation est incontestablement facilité. Mieux encore, il a été institué une procédure de transaction obligatoire. L'assureur R C Auto est tenu de présenter une offre d'indemnité à la victime, dans des délais très brefs, sous peine de sanctions très lourdes.

Cependant, le régime instauré par la loi du 5 juillet 1985 apparaît comme une œuvre inachevée aux yeux de la doctrine. Ainsi, le Professeur Yvonne LAMBERT-FAIVRE propose une réforme qui donnerait au législateur *français l'occasion de parachever son œuvre*⁴⁹¹. Elle préconise l'instauration d'un système d'assurance directe qui garantirait automatiquement la réparation intégrale des dommages corporels subis par toutes les victimes d'accidents de la circulation routière. G. VINEY considère également que l'apport de la loi Badinter est positif mais regrette aussi l'exclusion des dommages subis par les conducteurs de l'application de cette loi⁴⁹²

Les critiques émises par ces auteurs sont aussi valables pour le régime d'indemnisation institué par l'article 29 bis en Belgique ; les propositions de réforme le sont également. Ainsi, d'après SIMOENS, le cercle des personnes automatiquement indemnisées en Belgique suivant le régime institué par l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 devrait être complété en incluant les conducteurs⁴⁹³. Cette solution se justifie par le fait que les conducteurs ne sont pas uniquement créateurs du risque de la circulation mais aussi des victimes. En outre, plus de la moitié des personnes victimes d'accidents de la circulation routière sont des conducteurs. Cependant, SIMOENS reconnaît que cette extension conduirait à une augmentation du coût de l'indemnisation et, par conséquent, d'une majoration des primes qui entraîneraient pratiquement l'exclusion des personnes les moins favorisées de la conduite automobile ; ce qui serait

⁴⁹¹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1998, p.575.

⁴⁹² G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.158.

⁴⁹³ SIMOENS, « L'article 29 bis de la loi R.C. automobile, version 2001, résistera-t-il à l'épreuve du

socialement inacceptable. Pour éviter cet inconvénient, il propose alors deux mesures qui contribueraient à alléger le coût du système : la suppression des recours des tiers-payeurs à l'égard des assureurs automobiles et l'introduction d'un mode de réparation forfaitaire. Cette proposition est quasi-identique à celle avancée dans l'esquisse d'un système approprié à l'indemnisation des dommages résultant des accidents pour ce troisième millénaire.

CHAPITRE II : LE SYSTÈME APPROPRIÉ À LA RÉPARATION DES DOMMAGES ACCIDENTELS

Depuis quelques décennies, la doctrine ne cesse de plaider en faveur de l'instauration d'un régime garantissant l'indemnisation automatique de toutes les victimes d'accidents⁴⁹⁴. Telle est l'évolution en perspective dans le domaine du droit de la responsabilité civile pour ce troisième millénaire⁴⁹⁵. Toutes les victimes de dommages corporels entraînés par des accidents doivent être indemnisées sans devoir rechercher un responsable. Le système régulièrement cité en exemple est le régime néo-zélandais. En effet, la Nouvelle Zélande a pu organiser un régime garantissant la compensation de tous les dommages corporels d'origine accidentelle et couvrant toutes les victimes, sans exclusion, dans le cadre d'un système général de sécurité sociale. Si les moyens financiers le permettaient, tel serait l'idéal. Toutefois, il est évident qu'un système pareil est financièrement très coûteux. Il en résulte que même les pays riches ne sont pas prompts à s'en inspirer. La Commission Pearson avait proposé son introduction au Royaume-Uni mais elle n'est pas encore suivie jusqu'aujourd'hui. Le Professeur TUNC l'a écarté pour la France en se basant sur deux arguments. D'une part, il estimait qu'il ne pouvait le proposer sans devoir effectuer de profondes études économiques afin de mesurer son coût. D'autre part, il considérait que la puissance des intérêts professionnels auxquels se heurtait une simple rationalisation de l'assurance automobile ne permettait pas d'opérer une réforme plus large même si on la croyait désirable⁴⁹⁶. Le système néo-zélandais ne pourrait être proposé, à plus forte raison, aux pays pauvres comme ceux d'Afrique dont les systèmes de sécurité sociale et d'assurances sont très faibles. Mais il est possible d'y organiser un régime d'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la route dans le cadre restreint de l'assurance automobile obligatoire. A cet égard, le système québécois constitue le meilleur modèle.

⁴⁹⁴ H. COUSY, « Evolution comparée des droits de la responsabilité », *Risques* n° 10, avril-juin 1992, pp. 41 et s. ; S. FREDERICQ, *Risques modernes*, Bruxelles, Bruylant, 1990.

⁴⁹⁵ J-L. FAGNART, « Du droit de la responsabilité au droit de la réparation », *J.T.*, 2000, p.11-12.

⁴⁹⁶ A. TUNC, *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, Paris, Economica, 1981, p.21 ; Voir aussi Y. FLOUR, « Faute et responsabilité civile », *Droits*, 1987, p.42.

SECTION 1 : LA RESPONSABILITÉ CIVILE AU III ÈME MILLÉNAIRE

Tous les auteurs s'accordent à reconnaître que le droit de la responsabilité civile est en train de se transformer en un droit de la réparation, en particulier dans le domaine de la compensation des dommages corporels résultant des accidents. Le professeur J.-L. FAGNART y est revenu à l'entrée du troisième millénaire. Bien avant, il avait, par ailleurs, eu l'occasion d'esquisser les traits caractéristiques de ce système⁴⁹⁷.

§ 1. LA MUTATION DU DROIT DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN DROIT DE RÉPARATION DANS LE DOMAINE DES ACCIDENTS

Le 1^{er} janvier 2000, à l'occasion de la célébration du changement de millénaire, le Comité de rédaction du Journal des Tribunaux, par le biais de son chef, le Professeur R.O. DALCQ, demanda, à certains spécialistes du droit, de faire connaître « ce qui devait changer » dans leur domaine de prédilection. En matière de droit de responsabilité civile, la parole fut donnée au Professeur J.-L. FAGNART. Répondant à la question qui lui a été posée, il commença par faire remarquer que « *la responsabilité civile, aujourd'hui, est un domaine dans lequel ce ne sont, non seulement en ce qui concerne les difficultés de détails, mais même quant aux principes qui dominent toute la matière, qu'incertitudes, controverses et même contradictions* »⁴⁹⁸.

Ainsi, étant donné sa complexité et toutes les arguties qu'il implique, le droit de la responsabilité civile se trouve inapproprié à la réparation des dommages résultant des accidents⁴⁹⁹. Le Professeur J.-L. FAGNART annonce que, dans ce domaine, le troisième millénaire sera caractérisé par une mutation de la responsabilité civile en droit de réparation. Selon lui, l'indemnisation des dommages accidentels suivra deux orientations : une réparation inconditionnelle et une réparation raisonnable des

⁴⁹⁷ Voir J. L. FAGNART, « Recherches sur le droit de la réparation », *Mélanges R.O. Dalcq*, Bruxelles, Larcier, 1994, pp.135 et s. ; Les indemnisations sans égard à la responsabilité (Actes du colloque du 26 octobre 1999 tenu à l'U.L.B. sous la coordination de J.-L. Fagnart), Kluwer, Bruxelles, 1999. Le système préconisé est repris dans *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la responsabilité*, vol. 2, livre 1 bis, E ; Story-scientia, 2004, pp. 28 et s.

⁴⁹⁸ J.-L. FAGNART, « Du droit de la responsabilité au droit de la réparation », *J. T.*, 2000, p. 11-12.

⁴⁹⁹ Concernant le droit des accidents, voir B. DUBUISSON, « Libres propos sur la faute aquilienne », dans *Mélanges à Marcel FONTAINE*, Bruxelles, DE BOECQ et Larcier, 2003, pp.125 et s.

préjudices corporels.

§ 2. RÉPARATION INCONDITIONNELLE DES DOMMAGES CORPORELS

J.-L. Fagnart reconnaît que tous les préjudices ne sont pas de même importance. Pour étayer son affirmation, il donne l'exemple de deux victimes d'un incendie qui survient dans un grand hôtel un soir de réveillon⁵⁰⁰ : le client qui n'a pas eu le temps de manger son dessert déjà payé, d'une part et une autre personne brûlée au troisième degré à l'occasion de ce sinistre, d'autre part. Il n'y a pas lieu, affirme-t-il, d'accorder la même sollicitude à ces deux victimes.

En effet, il est de plus en plus unanimement admis qu'il y a une différence d'échelle entre les préjudices corporels et les préjudices matériels. Tous les auteurs s'accordent à reconnaître que la réparation de cette dernière catégorie de préjudices peut être assurée par le mécanisme de responsabilité civile. Les préjudices corporels, par contre, sont d'une toute autre nature. L'atteinte à l'intégrité physique de la personne humaine est source d'un dommage intolérable. Toute lésion du corps humain est vécue comme la pire des injustices. C'est pourquoi le dommage corporel justifie une indemnisation inconditionnelle⁵⁰¹.

L'indemnisation inconditionnelle signifie notamment que l'on ne peut prendre en compte la faute de la victime, même s'il s'agit d'une faute inexcusable. Si la victime a commis une faute, il convient de lui infliger des sanctions prévues par la loi comme des amendes, la déchéance du droit de conduire, etc. Le seul fait susceptible de priver l'indemnisation à la victime serait le fait volontaire. J. L. FAGNART rejette l'idée selon laquelle l'indemnisation de la victime qui a commis une faute conduirait à la déresponsabilisation⁵⁰². L'argument avancé pour appuyer cette position est que l'accident de la route entraîne de graves conséquences qui peuvent aller jusqu'à la mort.

⁵⁰⁰ *Les indemnisations sans égard à la responsabilité* (actes du colloque du 26 octobre 1999 à l'ULB sous la coordination de J.-L. Fagnart), Kluwer, Bruxelles, 1999.

⁵⁰¹ Voir dans ce sens, Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 2000, p. 161 ; T. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile : vingt après », (1998) *C.D.*, Université de Laval, p. 8.

⁵⁰² *Les indemnisations sans égard à la responsabilité* (actes du colloque du 26 octobre 1999 organisé à l'U.L.B. sous la coordination du Professeur J.-L. FAGNART.), Bruxelles, Kluwer, 2000, p.12.

Personne ne pourrait s'y exposer par négligence au seul motif que sa faute ne sera pas sanctionnée. Les conséquences de l'accident de la route sur l'intégrité physique du conducteur lui-même sont suffisamment dissuasives.

§ 3. UNE RÉPARATION RAISONNABLE

La réparation inconditionnelle n'implique pas nécessairement une réparation illimitée. Pour J. L. FAGNART, il faut d'abord déterminer, parmi les dommages résultant de l'atteinte à l'intégrité physique, lesquels méritent une réparation inconditionnelle. Il suggère alors de distinguer deux catégories de dommages : les dommages économiques et les dommages non économiques. Les premiers sont les frais et les pertes de revenu ou de la capacité de travail. Les seconds sont les divers dommages extra-patrimoniaux, irréparables et non évaluables.⁵⁰³ Selon cet auteur, la première catégorie constitue les dommages devant être réparés inconditionnellement tandis que ceux de la deuxième catégorie seraient soumis au régime de la faute prouvée.

Le système préconisé par le professeur J. L. FAGNART est différent de celui que les législateurs belge et français ont adopté en matière des accidents de la circulation routière. Il est identique au régime en vigueur en France et en Belgique dans le domaine des accidents du travail. Le seul régime d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation routière proche du système proposé est le régime québécois.

La proposition est intéressante dans le cadre de notre thèse car il montre que loin de la rigueur des principes traditionnels de la responsabilité civile, la réparation des dommages accidentels est devenue une question d'allocation des ressources financières. Lorsqu'on est confronté au problème d'insuffisance de moyens financiers pour couvrir la réparation de tous les préjudices, il faut procéder par ordre de priorité. En ce faisant, on est logiquement amené à privilégier les préjudices économiques.

SECTION 2 : ILLUSTRATION DU SYSTÈME PRÉCONISÉ : LE RÉGIME QUÉBÉCOIS

Le droit québécois de la responsabilité civile est inspiré à la fois de la *common law* et du droit français. Sur le chemin de l'indemnisation, les victimes d'accidents de la

circulation routière se heurtaient à des obstacles identiques à ceux auxquels les personnes lésées étaient confrontées dans les autres systèmes juridiques : complexité, incertitude, coût élevé, engorgement des tribunaux... Pour remédier à la situation, le législateur québécois réforma, de manière très radicale, le système de réparation des dommages corporels entraînés par les automobiles en instaurant un régime d'indemnisation automatique entièrement détaché de la responsabilité civile et garantissant la couverture de toutes les victimes. Mais l'indemnisation fut plafonnée afin de limiter le coût du système. Ce régime est satisfaisant ; il convient d'analyser ses caractéristiques afin de voir dans quelle mesure il peut inspirer d'autres pays.

§ 1. ÉVOLUTION VERS LA RÉFORME

Au Québec, le premier jalon vers l'amélioration de l'indemnisation des victimes fut posé par la loi de 1906. Celle-ci rendit le propriétaire d'un véhicule automobile responsable de tous les dommages causés par son véhicule dans un chemin public ou sur une place publique.

En 1912, une réforme étendit la responsabilité au conducteur et instaura un régime de responsabilité civile basée sur une présomption de faute à charge du propriétaire.

En 1924, une nouvelle loi intervint mais elle n'apporta aucune modification au régime de la responsabilité civile automobile. La jurisprudence et la doctrine majoritaires admettaient que le propriétaire pouvait être exonéré de sa responsabilité en prouvant qu'il avait confié son véhicule à un conducteur compétent. Ainsi, certaines victimes étaient laissées sans indemnisation et leur situation était considérée comme une injustice. Toutefois, le plus grand reproche qu'on adressait au système québécois à cette époque, en matière de protection des victimes, était l'absence d'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile. Sans couverture obligatoire des automobilistes, l'action en indemnisation de la victime était illusoire. Même si elle parvenait à gagner le procès en responsabilité dirigé contre l'auteur de l'accident, elle était exposée à l'insolvabilité éventuelle de son auteur. En outre, aucun mécanisme n'était prévu pour garantir une indemnisation minimale aux victimes d'accidents dont on ne parvenait pas à identifier les responsables. Par ailleurs, l'assureur pouvait opposer des exceptions fondées sur le contrat d'assurance (déclarations erronées de l'assuré,

⁵⁰³ Idem p.13.

non-respect des obligations contractuelles) aux victimes. Les assureurs avaient alors tendance à se réfugier derrière une interprétation stricte et littérale du contrat, à discuter longuement de l'accident de manière à décourager la victime afin de l'amener à accepter un règlement peu favorable.

Par la loi du 10 mai 1961, le législateur québécois renforça la protection des victimes d'accidents d'automobiles en rendant le propriétaire responsable de tous les dommages causés par son automobile. Pour garantir l'indemnisation, il fut introduit, pour la première fois, l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile garantissant une couverture minimale et il fut créé un fonds d'indemnisation couvrant les dommages causés par des véhicules non-assurés ou non-identifiés. Cependant, les obstacles liés aux mécanismes de mise en œuvre de la responsabilité civile ne furent pas écartés. La recherche de la responsabilité civile automobile continua à ralentir, à empêcher l'indemnisation et à alourdir son coût. En conséquence, les primes d'assurance automobile ne cessèrent pas d'augmenter.⁵⁰⁴

En 1971, le Gouvernement québécois nomma un comité (Comité Gauvin, du nom de son président) chargé d'analyser le problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Dans un rapport déposé en mars 1974, le comité Gauvin recommanda une réforme profonde du système d'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Il proposa notamment l'introduction d'un système *no fault*, le remplacement de l'assurance de responsabilité par une assurance directe, l'indemnisation des victimes suivant un régime de rente fixe et une plus grande rigueur dans le contrôle du respect de l'obligation d'assurance.⁵⁰⁵

Dès sa parution, le rapport fit l'objet de critiques émises par des avocats d'une part et par des compagnies d'assurances d'autre part. Les premiers s'opposaient à l'abandon du système de responsabilité civile basée sur la faute et les seconds étaient contre le monopole de l'Etat dans la gestion de l'assurance automobile. Face à ces querelles, le Gouvernement mit momentanément le rapport dans les oubliettes. En 1976, un changement de Gouvernement vint lui donner une nouvelle impulsion. Un projet de loi

⁵⁰⁴ Voir T. ROUSSEAU-HOULE, « Le régime québécois d'assurance automobile : vingt ans après », (1998) C.D., Université de Laval, p.8 ; J.L. BAUDOUN, *Traité élémentaire de droit civil, La responsabilité civile*, Montréal, P.U.M., 1973.

reprenant les principales orientations du rapport Gauvin fut déposé et voté au Parlement à la fin de l'année 1977 ; la loi entra en vigueur en mars 1978⁵⁰⁶. Celle-ci instaura un système *no fault* dont les Québécois sont fiers. Les victimes des dommages corporels entraînés par les accidents d'automobiles sont indemnisées sans devoir identifier leurs responsables. Après l'indemnisation, la Société d'assurance automobile n'exerce pas de recours contre le responsable du sinistre. Les recours des tiers payeurs sont également exclus⁵⁰⁷.

Seule l'indemnisation des dommages matériels reste soumise au droit commun de la responsabilité civile.⁵⁰⁸ L'exclusion des dommages matériels du régime d'indemnisation automatique est fondée sur deux raisons. D'une part, le législateur québécois a considéré que l'intégrité physique de la personne humaine prime sur tout intérêt matériel. D'autre part, si l'indemnisation automatique avait été étendue aux dommages matériels, la charge de la réparation des dommages aurait été financièrement insupportable pour la Société d'assurance automobile⁵⁰⁹.

Le financement du régime québécois d'indemnisation automatique provient à 3/4 des contributions perçues sur l'immatriculation des véhicules, à 3/20 de la participation des titulaires de permis de conduire, à 1/10 de la taxe sur l'essence et des revenus d'intérêt de la Société d'assurance automobile pour le reste.

§2. LES VICTIMES PROTÉGÉES

Le plus grand mérite de la loi québécoise sur l'assurance automobile est d'assurer la protection de toutes les victimes d'accidents d'automobiles, sans exclusion, contrairement aux régimes français et belge. Le régime instauré garantit l'indemnisation de toutes les victimes, directes et indirectes⁵¹⁰. La loi protège toutes les victimes de dommages corporels entraînés par un accident de la circulation ainsi que leurs ayants

⁵⁰⁵ J.L. BAUDOUIN, *La responsabilité civile*, 4 éd., Cowansville, Yvon Blais Inc, 1994, p.462

⁵⁰⁶ J.L. BAUDOUIN, *op. cit.*, pp. 462 et s.

⁵⁰⁷ A. RIENDEAU et alii, *Responsabilité*, vol.4, Cowansville (Québec), Les Editions Yvon Blais Inc, 1998, pp.87 et s.

⁵⁰⁸ J.-L. BAUDOUIN, *op. cit.*, p.465. En matière de réparation des dommages matériels, la voie judiciaire reste ouverte mais les assureurs ont convenu de mettre sur pied un système d'indemnisation directe, lequel permet l'accélération de la procédure.

⁵⁰⁹ J.-L. BAUDOUIN, *op. cit.*, p.464.

⁵¹⁰ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A-25, art. 6, voir *Code civil du Québec*, Wilson & Lafleur Itée, Montréal, 2000-2001, p.1347.

droit.

Le législateur québécois s'est montré particulièrement généreux dans la détermination des personnes pouvant prétendre à l'indemnisation en cas de décès de la victime directe⁵¹¹. Le critère considéré est la dépendance du demandeur par rapport à la victime décédée. Toutes les personnes qui étaient à charge du défunt peuvent réclamer l'indemnisation : un conjoint⁵¹², un ex-conjoint ou d'autres personnes à charge.⁵¹³

La loi a vocation à protéger les personnes résidant au Québec. Toute victime ayant sa résidence au Québec a droit d'être indemnisée que l'accident survienne sur le territoire québécois ou en dehors de celui-ci. En cas d'accident survenu à l'extérieur du Québec, la victime peut tenter une action judiciaire pour réclamer la différence entre l'indemnité versée conformément à loi québécoise et le dommage réellement subi selon la loi du lieu de l'accident. La notion de résidence est entendue dans un sens large : le séjour légal suffit pour être considéré comme résident⁵¹⁴.

En cas d'accident survenu sur le territoire québécois, le propriétaire, le conducteur ou le passager d'une automobile immatriculée au Québec est toujours présumé être comme résident⁵¹⁵ et bénéficie, à ce titre, d'une indemnisation automatique. Mais il s'agit d'une présomption simple, susceptible d'être écartée par la production d'une preuve contraire.⁵¹⁶

La victime non résidente d'un accident survenu au Québec n'a droit à une indemnisation sans égard à la responsabilité civile que dans la mesure où elle n'est pas responsable du sinistre⁵¹⁷. Dans cette hypothèse, la responsabilité de la victime est déterminée suivant les principes de droit commun⁵¹⁸.

⁵¹¹ J.L BAUDOUIN, *op. cit.*, p. 468.

⁵¹² Pour la définition du conjoint, voir la Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.2 du Code civil du Québec précité, p.1346.

⁵¹³ Pour une énumération des personnes à charge susceptibles de demander l'indemnisation, voir la Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c. A-25, art. 2 (3) du même code, à la même page.

⁵¹⁴ Article 7 de la loi.

⁵¹⁵ Article 8 de la loi.

⁵¹⁶ J-L. BAUDOUIN, *op. cit.* p.477.

⁵¹⁷ Article 8 de la loi.

⁵¹⁸ Article 9 de la loi.

§3. TYPES D'ACCIDENTS COUVERTS

Le régime québécois d'indemnisation sans égard à la responsabilité civile a été mis sur pied pour assurer la réparation des dommages corporels entraînés par les accidents d'automobiles. Par la notion d'accident, la loi québécoise sur l'assurance automobile désigne tout événement au cours duquel un préjudice est causé par une automobile. Cette dernière est définie comme tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics. Le chemin public est la partie d'un terrain ou d'un ouvrage d'art destiné à la circulation publique des automobiles. Toutefois, le régime ne s'applique pas à la partie du terrain ou d'un ouvrage d'art utilisé principalement pour la circulation d'un tracteur de ferme, d'une remorque de ferme, d'un véhicule d'équipement ou d'une remorque d'équipement, d'une motoneige et de tout véhicule destiné à être utilisé en dehors d'un chemin public⁵¹⁹. En outre, le régime n'est pas applicable aux préjudices entraînés par des accidents impliquant des véhicules circulant sur les rails⁵²⁰.

Depuis la promulgation de la loi sur l'assurance automobile, l'essentiel du contentieux relatif à son application a porté sur la notion d'accident d'automobile⁵²¹. L'interprétation de cette notion est restée très large afin de ne pas ruiner l'esprit de la loi qui est celui d'assurer la protection des victimes d'accidents de la route. Ainsi, la loi québécoise s'applique à tout événement dommageable dans lequel une automobile est impliquée et il suffit qu'une automobile se rattache à la survenance de l'accident pour que la loi soit applicable.⁵²²

L'indemnisation automatique s'étend aux préjudices corporels causés par une automobile⁵²³, par son usage ou par son chargement⁵²⁴. La notion de préjudice corporel englobe les atteintes à l'intégrité physique et/ou psychique, le décès ainsi que les dégâts occasionnés aux vêtements portés par la victime⁵²⁵.

⁵¹⁹ Article 1 de la loi.

⁵²⁰ Article 1 de la loi

⁵²¹ Voir D. LLUELLES & C. DUBREUIL, *Droit des assurances*, 3^e éd., Montréal, Thémis, 1995, pp.277-288, pp. 427-432, pp. 323-328.

⁵²² J-L. BAUDOIN, *La responsabilité civile*, 4^e éd, Cowansville, Yvon Blais Inc, 1994, 1994, p.473.

⁵²³ Une remorque attachée à une automobile est considérée comme une automobile.

⁵²⁴ Toutefois, le préjudice causé par l'acte autonome d'un animal faisant partie du chargement est exclu du régime de l'indemnisation automatique.

⁵²⁵ Article 1 de la loi.

Le régime ne garantit pas la réparation des préjudices causés soit par un appareil susceptible de fonctionnement indépendant, soit par l'usage d'un tel appareil lorsque l'automobile à laquelle ce dernier est incorporé n'est pas en mouvement dans un chemin public. Il ne couvre pas non plus les préjudices causés par un tracteur de ferme, une remorque de ferme, un véhicule d'équipement ou une remorque d'équipement lorsque ces engins circulent en dehors du chemin public⁵²⁶. Les préjudices causés par une motoneige ou un véhicule destiné à être utilisé en dehors du chemin public sont aussi exclus du régime d'indemnisation automatique⁵²⁷. Enfin, la loi sur l'assurance automobile ne s'applique pas aux préjudices entraînés par des accidents survenus en raison d'une compétition, d'un spectacle ou d'une course d'automobiles sur un parcours fermé à toute autre circulation⁵²⁸.

§ 4. INDEMNISATION DES VICTIMES

La victime blessée à la suite d'un accident d'automobile a droit à la compensation des préjudices économiques et non économiques. Toutefois, le régime québécois accorde la priorité à la réparation des préjudices économiques.

La Société rembourse les frais déboursés par la victime et elle remplace la perte de revenus causée par l'accident jusqu'à un plafond maximal prévu par la loi.⁵²⁹ En plus, elle octroie une indemnité forfaitaire pour compenser le préjudice esthétique, l'atteinte permanente à l'intégrité physique ou psychique, les douleurs et souffrances ainsi que la perte de jouissance de la vie causée par les séquelles de l'accident.

Lorsque la victime directe est décédée, ses ayants droit bénéficient d'une compensation de la perte de soutien et du préjudice moral entraîné par le décès.

⁵²⁶ Il convient de noter que, dans la présente situation, les victimes ont droit à une indemnisation si une automobile en mouvement autre que les engins qui sont cités est impliquée dans l'accident (voir article 10 dernier alinéa).

⁵²⁷ Article 1 de la loi.

⁵²⁸ Article 10 de la loi.

⁵²⁹ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.25, art. 54, voir Code civil du Québec précité, p.1364.

A. INDEMNISATION DES VICTIMES DIRECTES

a. REMBOURSEMENT DE FRAIS

La victime a droit au remboursement des frais médicaux et paramédicaux, des frais de transport, du coût de prothèses et d'orthèses, aux frais de remplacement, de nettoyage ou de réparation de vêtements. La loi prévoit aussi le remboursement d'une aide personnelle à domicile⁵³⁰ et de frais de garde pour les enfants âgés de moins de 16 ans ou pour les personnes qui sont frappés d'incapacité physique⁵³¹.

La principale particularité du régime québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière réside dans le fait qu'il accorde une grande importance à la réadaptation et à la réinsertion de la victime. Dans cet esprit, la loi donne à la Société⁵³² le pouvoir de prendre les mesures nécessaires et d'engager des dépenses pour faciliter la réadaptation de la victime et sa réinsertion dans la vie sociale. Les indemnités correspondant au revenu de remplacement sont octroyées pendant une courte période renouvelable en attendant la récupération de la capacité de travail de la victime et l'indemnisation cesse aussitôt que la victime obtient un emploi.

De prime abord, le système apparaît très coûteux mais il présente l'avantage de permettre de raccourcir autant que possible le temps de prise en charge des victimes ; la société d'assurance automobile du Québec en a tiré des bénéfices considérables.

b. COMPENSATION DE LA PERTE DE REVENU

Le revenu de remplacement est calculé sur base du revenu net de la victime avant l'accident. Toutefois, si la victime démontre qu'elle aurait pu exercer un emploi plus rémunérateur sans la survenance de l'accident, la Société peut évaluer l'indemnité sur base du revenu qui aurait pu être généré par l'emploi espéré. L'indemnité est versée jusqu'à ce que la victime retrouve un emploi. Le législateur cherche à favoriser le retour au travail de la victime. Si cette dernière est contrainte d'exercer un travail moins rémunérateur, la Société lui paye la différence annuelle entre son revenu effectif et celui

⁵³⁰ Règlement sur le remboursement de certains frais, D., 1989, 1921-89.

⁵³¹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.79,80,80.1 et 83, Code civil du Québec précité, pp.1370-1371.

qu'il aurait normalement dû gagner n'eût été l'accident⁵³³. Enfin, la loi prévoit, en cas de rechute due à l'accident, une indemnité basée sur le revenu brut de la victime.⁵³⁴

L'indemnité est d'abord versée pendant 180 jours. Après cette période, la victime perçoit une indemnité calculée sur une nouvelle base compte tenu de sa situation socio-professionnelle. Dans tous les cas, cette indemnité ne peut être inférieure à celle qui était octroyée à la victime durant les premiers 180 jours.⁵³⁵

La victime dans l'incapacité d'exercer un travail à temps partiel ou à titre temporaire par suite de l'accident a également droit à une indemnité. Dans cette situation, l'indemnité est évaluée sur base du revenu brut de la victime lors de l'accident⁵³⁶, soit déterminée par la société.

La victime âgée de 16 ans ou plus, qui poursuit encore ses études bénéficie d'une indemnité si l'accident entraîne un retard dans sa scolarité. La Société fixe une indemnité forfaitaire par année ou par session ratée, suivant le niveau d'études de la personne lésée. L'élève ou l'étudiant qui, en plus des études, exerce un emploi bénéficie d'une indemnité au titre de remplacement du revenu comme les autres travailleurs s'il est dans l'incapacité de continuer à travailler à cause de l'accident. Lorsque la victime est privée de prestations d'assurance-chômage ou d'allocations de formation en raison de l'accident, cette perte est également compensée⁵³⁷.

La victime qui reprend ses études et qui se retrouve incapable de les poursuivre et d'exercer un emploi à cause d'accident, a droit à une compensation forfaitaire pour chaque année ou session non complétée et un revenu de remplacement calculé sur base de la moyenne de la rémunération des travailleurs du Québec. Si, après la date prévue pour la fin des études au moment de l'accident, la victime n'est pas encore capable de les reprendre ni d'exercer un emploi, il lui est octroyé une indemnité calculée comme

⁵³² Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c. A.-25, art.83.7, même code, p.1373.

⁵³³ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.55 et 56, Code civil du Québec précité, p.1365.

⁵³⁴ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.57, même code, p.1365.

⁵³⁵ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.22; même code, p.1352.

⁵³⁶ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.18 et 19, même code, p.1351

⁵³⁷ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.22, même code, p.1346.

dans l'hypothèse précédente.⁵³⁸

La victime de moins de 16 ans qui est dans l'incapacité de continuer sa scolarité bénéficie d'une indemnité forfaitaire déterminée par la loi jusqu'à la fin de l'année scolaire au cours de laquelle elle atteint 16 ans.

Le montant d'indemnité octroyé à titre de perte de revenu aux victimes âgées de 64 ans est continuellement réduit au fil des ans. L'indemnité est diminuée de 25% chaque année, de telle manière que 4 ans après l'accident, la victime n'a droit à aucune indemnisation⁵³⁹.

Dans l'hypothèse où la victime âgée de 64 ans aurait exercé un emploi et qu'elle en est rendue incapable par l'accident, elle bénéficie d'une indemnité pendant les premiers 180 jours qui suivent l'accident. Celle-ci est calculée sur base du revenu généré par l'emploi dont la personne lésée est privée. De même, la victime âgée de 64 ans, privée de prestations d'assurance-chômage ou d'allocations de formation par l'accident a droit à la compensation de la perte subie pendant une période de 180 jours qui suivent l'accident⁵⁴⁰.

La personne qui, avant l'accident, était incapable d'exercer un emploi quelconque notamment en raison d'une incapacité totale préexistante n'a droit à aucune indemnité au titre de remplacement du revenu, fondée sur la loi québécoise sur l'assurance automobile.

c. COMPENSATION DES PRÉJUDICES NON ÉCONOMIQUES

Sous le régime québécois d'indemnisation sans égard à la responsabilité civile, la victime peut bénéficier d'une compensation au titre des préjudices non pécuniaires. Cette catégorie de préjudices est constituée de la perte de jouissance de la vie, des douleurs, des souffrances psychiques et autres inconvénients résultant des blessures ou

⁵³⁸ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A.-25, art.32 et 33, même code.

⁵³⁹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.40, même code, p.1359.

⁵⁴⁰ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art. 42 et 42. 1, même code, p.1359.

des leurs séquelles⁵⁴¹. Leur compensation est forfaitaire et plafonnée. Leur évaluation est basée sur un barème d'invalidité fixé par un règlement.⁵⁴²

Il est important de noter qu'aucune indemnité n'est accordée au poste de préjudices non pécuniaires lorsque la victime décède dans les 24 heures suivant l'accident⁵⁴³.

B. INDEMNISATION DES VICTIMES INDIRECTES

Le code civil québécois ne reconnaît la qualité d'ayant droit qu'aux conjoint, descendants et ascendants. En raison de son caractère éminemment social, la loi sur l'assurance automobile permet de compenser les pertes subies par toutes les personnes à charge de la victime. Le cercle des personnes pouvant prétendre au droit à l'indemnisation est très étendu. Ce droit est reconnu même aux personnes qui n'ont aucun lien de sang avec la victime.⁵⁴⁴

Le conjoint perçoit une indemnité calculée en multipliant le revenu de remplacement à laquelle la victime directe aurait eu droit par un facteur établi en fonction de l'âge de la victime et de la date de l'accident.⁵⁴⁵

Pour les personnes à charge, il est prévu une indemnité forfaitaire dont le montant est prévu à l'annexe III de la loi sur l'assurance automobile.⁵⁴⁶

Si la victime n'a ni conjoint ni personne à charge, la loi prévoit une indemnité forfaitaire, à attribuer à son père et à sa mère.⁵⁴⁷

Dans tous les cas, la succession bénéficie d'une somme forfaitaire pour couvrir les frais

⁵⁴¹ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A-25, art.73, même code, p.1368.

⁵⁴² Règlement sur le remboursement de certains frais, D., 1989, 1921-89.

⁵⁴³ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q, c. A-25, art.74, même code, p.1368.

⁵⁴⁴ J. L BAUDOUIN, *La responsabilité civile*, 4^e éd., Cowansville, Les Editions Yvon Blais Inc,1994, p.486.

⁵⁴⁵ Ce facteur est prévu à l'annexe I de la loi sur l'assurance automobile voir Code civil du Québec précité, p.1428.

⁵⁴⁶ Voir Code civil du Québec précité, p.1430.

⁵⁴⁷ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.69, même code civil, p.1367.

funéraires.⁵⁴⁸

C. *FORME DE PAYEMENT DES INDEMNITÉS*

Les indemnités sont payées sous la forme d'une rente versée généralement tous les 14 jours, représentant 90% du revenu réel ou présumé net de la victime,⁵⁴⁹ pour toute la durée de l'incapacité à l'exception des sept premiers jours.⁵⁵⁰ La loi garantit un minimum de revenu à chaque victime d'accident d'automobile.⁵⁵¹ La rente est périodiquement valorisée de façon à compenser la dépréciation monétaire.⁵⁵²

Toutefois, la loi permet, dans des circonstances exceptionnelles, le versement en capital de l'indemnité de remplacement de revenu ou des frais d'aide et de réadaptation.⁵⁵³

§5. *PROCÉDURE D'INDEMNISATION*

L'un des objectifs principaux du législateur était de simplifier la procédure de réclamation pour éviter la lourdeur et la rigidité reprochées à la procédure judiciaire.⁵⁵⁴ Cet objectif a été réalisé en simplifiant la procédure d'indemnisation. En matière de réparation des dommages corporels, la loi interdit, en principe, la procédure en justice sauf dans certaines situations exceptionnelles notamment en cas de réclamation de la victime d'un accident survenu hors du Québec et de recours subrogatoires dont la Société s'est réservée.

La demande d'indemnisation est introduite à l'aide d'un formulaire prévu à cet effet auquel il est annexé les documents requis pour le traitement du dossier⁵⁵⁵. Aussitôt le dossier déposé, la Société procède à la vérification des renseignements fournis⁵⁵⁶. La requête est examinée aussi bien du point de vue du droit à l'indemnisation que de celui du quantum de l'indemnité. Si la demande lui apparaît fondée, la Société peut

⁵⁴⁸ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A-25, art.70, même code, même page.

⁵⁴⁹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q. c.A-25, art.51, même code, p.1363.

⁵⁵⁰ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.83.20 et 57, même code, pp. 1375 et 1365.

⁵⁵¹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c. A-25, art.51 et s., même code, p.1363.

⁵⁵² Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A.-25, art.83.33 à 83.40, même code, pp.1378 et s.

⁵⁵³ Loi sur l'assurance automobile, L. R. Q., c.A-25, art.83.22 et s., même code, pp.1375 et s.

⁵⁵⁴ J-L BAUDOIN, *La responsabilité civile*, 4 éd., 1994, Cowansville, Yvon Blais Inc, 1994, p.489.

⁵⁵⁵ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.83.9, Code civil du Québec précité, p.1373.

⁵⁵⁶ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.83.11 et s., même code, p.1373.

commencer immédiatement à verser l'indemnité avant même de rendre la décision⁵⁵⁷. Cette prérogative présente l'avantage d'éviter à la victime une dépendance économique prolongée pendant l'attente d'une décision. Si par la suite, la Société découvre qu'il n'y avait pas lieu de verser l'indemnité, les sommes déjà octroyées sont acquises et ne peuvent être répétées, sauf en cas de fraude.

La décision de refus d'indemnisation est communiquée au requérant par voie postale.⁵⁵⁸ La loi impose à la Société de rendre une décision écrite et motivée sans oublier d'indiquer au requérant qu'il possède un droit d'appel.⁵⁵⁹

La société d'assurance automobile détermine ses propres règles de preuve.⁵⁶⁰ Elle peut accepter tout mode de preuve qu'elle juge utile aux fins de la justice, assigner des témoins à comparaître, les interroger, les obliger à témoigner sous serment, etc. Pour déterminer l'incapacité, on recourt à l'expertise médicale. Comme l'indemnité varie selon les conditions d'amélioration ou de détérioration de l'état de la victime, la loi permet à la Société d'exiger l'examen médical à la victime aussi souvent qu'elle l'estime nécessaire.⁵⁶¹ L'employeur de la victime doit fournir à la Société, dans la forme prescrite par la loi, une attestation de revenu de son employé pour permettre le calcul exact de l'indemnité due.⁵⁶²

La société d'assurance automobile du Québec est considérée comme un tribunal administratif. A ce titre, elle est tenue aux règles du droit administratif et elle est soumise au pouvoir de contrôle de la cour supérieure⁵⁶³. Même à l'intérieur de la procédure administrative, la loi accorde à la victime un certain nombre de recours lorsque la décision de la Société ne lui paraît pas adéquate, soit au niveau du droit à l'indemnité, soit au niveau du montant attribué.

La loi prévoit que la Société peut prendre une nouvelle décision s'il se produit un changement de situation important.⁵⁶⁴ D'autre part, elle peut reconnaître son erreur et,

⁵⁵⁷ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.83.21, même code, p.1375.

⁵⁵⁸ Règles de procédure et de preuve devant la Société de l'assurance automobile du Québec et de recouvrement d'une dette due à la société, *D.*, 1989, 121.

⁵⁵⁹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.83.43, Code civil du Québec précité, p.1381.

⁵⁶⁰ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.82. 42, Code civil du Québec précité, p.1381.

⁵⁶¹ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, 83.11 et 83.12, même code, p.1373.

⁵⁶² Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.83.10, même code, même page.

⁵⁶³ J-L BAUDOUIN, *op. cit.*, p.491.

⁵⁶⁴ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A.-25, art.83. 44, Code civil du Québec précité, p.1382.

avant qu'une demande en révision ou en appel ne soit inscrite, substituer une nouvelle décision reconsidérée.⁵⁶⁵ Par ailleurs, le requérant peut demander à la Société de revoir sa décision. La demande est formulée par écrit dans les soixante jours, avec un exposé des motifs à l'appui.⁵⁶⁶ Outre cette dernière procédure, la victime peut se pourvoir en appel, devant un tribunal administratif.⁵⁶⁷

La demande d'indemnisation auprès de la Société se prescrit endéans trois ans. Ce délai court à partir du jour de l'accident ou de la manifestation du dommage ou du décès, selon le cas.⁵⁶⁸ Toutefois, ces dispositions ne sont pas strictement appliquées ; la Société peut admettre une requête postérieure à trois ans si les circonstances le justifient.⁵⁶⁹

Selon les statistiques publiées par la Société, la procédure est satisfaisante. Les délais entre l'introduction de la réclamation et la décision varient entre quelques jours et quelques mois. Ils sont de loin moins longs que les délais nécessaires pour faire mener une procédure judiciaire jusqu'au bout.⁵⁷⁰

Le plus grand reproche fait au système québécois d'indemnisation des victimes d'accidents de la route est la gestion complète du régime par l'administration. Le droit au recours à un tribunal civil aurait offert à la victime une meilleure garantie contre l'arbitraire éventuel du pouvoir administratif. La loi québécoise sur l'assurance automobile n'a malheureusement pas prévu un tel recours.

⁵⁶⁵ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.83.44. 1, même code, même page.

⁵⁶⁶ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.83. 45, même code, même page.

⁵⁶⁷ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q, c.A.-25, art.83.49, même code, p.1383.

⁵⁶⁸ Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c.A-25, art.11, même code, p.1348.

⁵⁶⁹ *Idem.*

⁵⁷⁰ J-L. BAUDOUIN, *op.cit.*, p.490.

TITRE III : LE PROBLÈME DE L'EFFECTIVITÉ DE LA RÉPARATION EN DROITS FRANÇAIS ET BELGE

L'introduction d'un régime d'indemnisation automatique facilite la reconnaissance du droit à réparation. Les victimes n'ont plus la charge d'établir toutes les conditions de la responsabilité civile. Toutefois, tous les obstacles ne sont pas écartés pour autant. D'autres problèmes peuvent se poser au niveau de la concrétisation de la réparation. L'un d'entre eux consiste dans l'évaluation des préjudices⁵⁷¹. En France et en Belgique, les régimes d'indemnisation automatique instaurés en faveur des usagers faibles de la route ont dérogé aux principes de la responsabilité civile en ce qui concerne la reconnaissance du droit à la réparation mais les préjudices continuent à être évalués conformément aux règles de la responsabilité civile. Les droits français et belge restent attachés au principe de la réparation intégrale. Or, l'introduction d'une assurance *no fault* s'accompagne souvent des règles limitant le coût de la réparation des dommages. Cette limitation est guidée par le principe de solidarité. Pour que la charge financière entraînée par les accidents reste économiquement supportable, il faut qu'elle soit répartie sur une grande partie de la population.⁵⁷²

Le maintien du principe de la réparation intégrale dans l'évaluation des dommages en droits français et belge entraîne un coût d'indemnisation élevé, ce qui a conduit à l'exclusion des conducteurs alors qu'ils constituent une partie importante des victimes d'accidents de la route. L'extension du régime d'indemnisation automatique aux conducteurs est souhaitée par la doctrine en France et en Belgique. Mais l'élargissement du cercle des personnes indemnisables ne paraît pas possible sans modifier les règles traditionnelles de l'évaluation des dommages. Une indemnisation plafonnée permettrait de régler le problème.

Un autre problème important est lié à la procédure d'indemnisation. Deux voies sont

⁵⁷¹ Les difficultés éprouvées pour obtenir l'indemnité dans le cadre de la responsabilité civile sont énumérées par J.-L. FAGNART dans *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la responsabilité*, vol.2, livre 1 bis, 2004, pp.48 et s.

⁵⁷² R. O. DALCQ, *Responsabilité et réparation des dommages* (ouvrage collectif), Bruxelles, Jeune

ouvertes à la victime qui demande la réparation des préjudices subis : la voie judiciaire et la voie transactionnelle. La voie judiciaire présente de multiples écueils susceptibles de rendre difficile ou même d'empêcher l'indemnisation des victimes. Nous évoquerons notamment le problème d'accès à la justice qui est devenu crucial de nos jours même dans les pays riches. Les embûches parsemées sur la voie judiciaire amènent la plupart des victimes à préférer plutôt la voie transactionnelle.

En France, la loi Badinter a instauré une procédure de transaction obligatoire. Elle impose à l'assureur RCAuto du véhicule impliqué dans l'accident de présenter une offre d'indemnisation aux victimes dans de brefs délais sous peine de sanctions. La quatrième directive européenne a également obligé les Pays membres de l'Union européenne à adopter une législation permettant d'accélérer la procédure d'indemnisation. Le législateur belge a transposé cette directive dans la législation interne par la loi du 22 août 2002. Actuellement, les assureurs opérant sur le marché belge en assurance RC Auto sont tenus, sous peine de sanctions, de présenter une offre d'indemnisation ou de donner une réponse motivée à la personne lésée dans un délai de trois mois suivant l'introduction de la demande. Cette procédure a considérablement amélioré la protection des victimes d'accidents de la circulation routière.

CHAPITRE I: LE MAINTIEN DU PRINCIPE DE LA RÉPARATION INTÉGRALE ET SES CONSÉQUENCES SUR LE COÛT DE L'INDEMNISATION EN FRANCE ET EN BELGIQUE

En France et en Belgique, l'évaluation des dommages résultant des accidents de la circulation routière obéit encore au principe de la réparation intégrale. Le maintien de ce principe dans le cadre d'une indemnisation automatique entraîne un coût élevé de l'indemnisation. Ainsi, les régimes belge et français d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière figurent parmi les plus coûteux. Sous cet aspect, les droits français et belge ne sont pas des modèles à suggérer aux pays pauvres ; ces derniers n'auraient pas les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces systèmes.

SECTION 1 : LE PRINCIPE DE LA RÉPARATION INTÉGRALE : SES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

L'une des principales fonctions de la responsabilité civile est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre rompu par le dommage et de replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable n'avait pas eu lieu⁵⁷³. En France et en Belgique, cette fonction est réalisée suivant le principe de la réparation intégrale dit aussi de l'équivalence entre le dommage et la réparation.

Le principe de la réparation intégrale veut que la personne lésée se retrouve dans la situation dans laquelle elle se serait trouvée si la faute n'avait pas été commise⁵⁷⁴. Il ne permet pas à la victime d'obtenir une indemnité supérieure au dommage subi. Une décision qui alloue à la partie lésée deux fois la réparation d'un même dommage est alors jugée illégale⁵⁷⁵. Le principe entraîne trois implications.

D'abord, tous les chefs de préjudices subis par la victime doivent être réparés.

Ensuite, chacun des préjudices doit donner lieu à une réparation complète.

⁵⁷³ G. VINEY, *Traité de droit civil, les obligations : la responsabilité : effets*, Paris, L.G.D.J., 1988, p. 81 ; R.O. DALCQ, *Traité de la responsabilité civile*, t. II, Bruxelles, Larcier, 1962, p. 741, n° 4138.

⁵⁷⁴ Cass. 13 avril 1995, *J.T.*, 1995, p. 649 ; Cass., 23 décembre 1992, *Pas.*, 1992, I, p. 1406.

Enfin, pour un même dommage, la réparation doit être identique quelle que soit la gravité de la faute car le montant de la réparation se mesure sur le dommage et non sur la faute car le but recherché sur le plan civil est l'indemnisation et non la répression.

§1. SES AVANTAGES

Le principe de la réparation intégrale offre de multiples avantages pour les victimes. Il est même parfois considéré comme une réponse appropriée à l'exigence fondamentale de justice⁵⁷⁶. Certains auteurs estiment que toute dérogation à ce principe serait une aberration⁵⁷⁷. Contrairement aux méthodes de réparation forfaitaire ou plafonnée qui laissent une partie du dommage aux personnes lésées, le principe garantit une indemnisation complète⁵⁷⁸. Les victimes et en particulier leurs avocats profitent quelquefois de cet avantage pour grossir les montants d'indemnités demandées. C'est l'une des raisons pour lesquelles les propositions de réformes préconisant l'introduction de systèmes d'indemnisation dérogatoires au principe de la réparation intégrale en France se sont généralement heurtées à une résistance du barreau.

Le mérite le plus important du principe de la réparation intégrale est d'être souple. Les tribunaux s'y appuient pour adapter facilement les méthodes d'évaluation des dommages-intérêts à la complexité des situations individuelles et à la possibilité de soulagement des victimes offerte par l'évolution des sciences, des techniques et des conditions sociales⁵⁷⁹. Grâce à lui, les tribunaux sont aussi parvenus à prémunir partiellement les victimes contre les effets de l'inflation.

⁵⁷⁵ Cass., 3 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 1061 ; *J.T.*, 1989, p. 112.

⁵⁷⁶ Y. SAINT-JOURS, « Les anomalies fondamentales de la législation des accidents du travail », *rev. trim. dr. Sanit. Soc.*, 1985, p.520 ; F. MEYER, « La problématique de la réparation intégrale », *Droit social*, 1990, p.718.

⁵⁷⁷ A.TOULEMON & J. MOORE, *Le préjudice corporel et moral en droit commun*, Paris, Sirey, 1968 (préface).

⁵⁷⁸ G. VINEY, *Traité de droit civil, les obligations, La responsabilité : les conditions*, Paris, L.G.D.J., 1982, p. 82.

⁵⁷⁹ *Ibidem*.

§2. SES INCONVÉNIENTS

Le principe de la réparation intégrale s'applique aisément aux dommages matériels, facilement évaluables en argent mais sa mise en œuvre se révèle difficile dans la réparation des dommages corporels voire impossible pour l'indemnisation des dommages moraux⁵⁸⁰. Comme l'écrit J. L. FAGNART « *la réparation intégrale est... un idéal mais l'honnêteté intellectuelle ne permet pas de la considérer comme une règle effective en droit positif* »⁵⁸¹. Par ailleurs, bien que le principe de la réparation intégrale présente des avantages pour les victimes, il a aussi des inconvénients. Il sanctionne inconsidérément l'auteur du dommage car il ne prend pas en compte ni la gravité de la faute commise, ni la nocivité qu'elle révèle, ni les ressources de l'auteur du dommage, ni le profit qu'il tire ou espère tirer de son activité illicite, ni les besoins réels de la victime...⁵⁸² Lorsque le dommage est peu prévisible et que le responsable n'est pas couvert par une assurance, la réparation intégrale pèsera sur le patrimoine de ce dernier d'un poids très lourd alors que le fait qui lui est reproché peut être anodin. Dans certaines situations, le principe va même à l'encontre de l'équité :

Du point de vue individuel, il n'est pas équitable que la prise en charge des dommages subis par la victime dépouille le responsable de tous ses moyens d'existence et l'entraîne dans le dénuement alors qu'il n'est auteur que d'une simple faute légère ou même d'un comportement dommageable non fautif⁵⁸³.

Du point de vue collectif, le Professeur F. CHABAS enseigne dans sa « *Théorie de l'enveloppe* » que chaque État dispose d'une certaine enveloppe pour réparer les préjudices subis par ses citoyens, équivalente à une fraction de son produit national⁵⁸⁴. Cette quotité de ressources consacrées à l'indemnisation est très faible pour les pays pauvres. Dans cette situation, ces derniers devraient manier le principe de réparation intégrale avec prudence en tenant compte de leurs contraintes budgétaires pour éviter

⁵⁸⁰ G. VINEY, *op. cit.*, p. 83 ; J.L. FAGNART, *Problèmes actuels de la réparation du dommage corporel* (Actes du colloque tenu à l'U.L.B. le 10 février 1993) : rapport de synthèse, Bruxelles, Bruylant, 1993, pp. 261 et s. ; Th. PAPART, « Le barème indicatif des magistrats » dans *Consilio manaque*, vol.31, 1-2-3, janvier-septembre 2004, pp. 82 et s.

⁵⁸¹ J. L. FAGNART, *Responsabilités, traité théorique et pratique, introduction générale au droit de la responsabilité*, vol.2, livre 1 bis, E. Story-scientia, 2004, p.52.

⁵⁸² G. VINEY et P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, les effets de la responsabilité*, Paris, L.G.D.J., 2001, p.117.

⁵⁸³ M.-E. ROUJOU DE BOUBEE, *Essai sur la notion de réparation*, Paris, L.G.D.J., 1974, p. 327.

⁵⁸⁴ F. CHABAS, « La réparation des accidents de la circulation dans la nouvelle législation uniforme des États africains francophones », *Gaz. Pal.* des vendredi 24, samedi 25 décembre 1993, p. 5.

d'entraver le dynamisme économique⁵⁸⁵. Comme l'écrit bien G. VINEY, le principe de la réparation intégrale recèle en lui-même une force d'expansion qui permet de craindre que le prix de la sécurité des victimes ne devienne extrêmement élevé pour l'ensemble du corps social.⁵⁸⁶ Ainsi, elle propose d'instaurer une distinction entre les diverses catégories de dommages. En ce qui concerne les dommages corporels, elle estime qu'il est plus important de compenser les dépenses liées aux soins de santé, les pertes de salaires et l'incapacité de gains que les dommages moraux. Dans ce cas, elle juge qu'il serait tout à fait concevable, dans le souci de bien utiliser les disponibilités limitées que la collectivité est en mesure de consacrer à la réparation des dommages, de privilégier les dommages économiques par rapport aux dommages non économiques. Quant aux dommages matériels et aux pertes de profit, G. VINEY suggère de ne les réparer que lorsqu'ils sont graves de manière à mettre en péril les moyens d'existence de l'individu ou de l'équilibre financier de l'entreprise qui les subit.⁵⁸⁷ Cette approche doit être soutenue spécialement dans la perspective d'un système d'indemnisation automatique adapté aux pays pauvres.

Par ailleurs, en droits français et belge, de nombreux préjudices sont évalués de manière forfaitaire. Ce qui entraîne une très grande distorsion dans l'évaluation des indemnités et une inégalité dans le traitement des justiciables. Dans la pratique des cours et tribunaux, il existe des barèmes officiels qui ne peuvent pas être cités dans les décisions judiciaires sous peine de cassation⁵⁸⁸. En Belgique, un tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires est régulièrement publié afin de contribuer à l'harmonisation de la réparation⁵⁸⁹. Des efforts d'harmonisation des règles applicables

⁵⁸⁵ G. VINEY, *Traité de droit civil, les obligations, la responsabilité : conditions*, Paris, L.G.D.J., 1982, p. 88 ; V. aussi M.-E. ROUJOU DE BOUBÉE, *Essai sur la notion de réparation*, Paris, L.G.D.J., 1974, pp.341 et s.

⁵⁸⁶ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 2001, pp.118 et s.

⁵⁸⁷ *Idem*.

⁵⁸⁸ Ph. MALINVAUD, *Droit des obligations*, 8^e éd., Paris, Litec, 2003, p.505.

⁵⁸⁹ Depuis 1995, l'Union nationale des magistrats de première instance et l'Union royale des juges de paix et de police publique publient périodiquement un tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires. Le premier tableau a été publié en septembre 1995. Il a fait l'objet de vives critiques. Voir, D. DE CALLATAY, « Sombre tableau, noir dessein », *R.G.A.R.*, 1996, n°12641. Un deuxième a été publié en 1998, un troisième en 2001. Actuellement, on en est à la quatrième version. Voir « Tableau indicatif version 2004 » dans *assurinfo* de juin 2004, article publié sur le site www.assurialia.be; « Tableau indicatif version 2004 » dans *L'assurance au présent*, lettre d'information hebdomadaire numéro 22, 31 mai- 4 juin 2004 ; *Le traitement de sinistres avec dommages corporels et dix ans du tableau indicatif* (ouvrage collectif publié sous la direction de W.

en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière sont également entrepris dans le cadre de l'Union Européenne⁵⁹⁰.

SECTION 2 : APPLICATION DU PRINCIPE À LA RÉPARATION DU DOMMAGE MATÉRIEL⁵⁹¹

En matière d'accidents de la circulation routière, le dommage matériel consiste principalement dans la destruction ou la détérioration du véhicule ainsi que dans la perte entraînée par l'immobilisation de ce dernier. La réparation de ce dommage ne pose pas de difficulté. Ce dernier peut être évalué *in concreto*, au besoin en recourant à l'expertise. Il est réparé intégralement. Si un véhicule est détérioré, les dommages-intérêts sont fixés à un montant qui permet sa réparation. S'il est complètement détruit, ils sont fixés à un montant qui permet son remplacement tant que celui-ci est possible.

La réparation d'un véhicule peut exiger des dépenses dépassant sa valeur de remplacement. Dans cette hypothèse, la jurisprudence belge limite le droit à la réparation à la valeur de remplacement⁵⁹². La jurisprudence française va dans le même sens sauf lorsqu'il est impossible de remplacer le véhicule endommagé⁵⁹³.

PEETERS et M. VAN DEN BOSSCHE), Larcier, 2004.

⁵⁹⁰ Les travaux en cours ont but de proposer une directive qui devrait tendre à l'harmonisation des règles applicables dans les Etats membres à l'indemnisation des dommages non économiques résultant d'une atteinte à la personne consécutive à un accident de la circulation routière. Ces travaux ont été répartis en deux groupes. Le premier avait pour objectif de rationaliser l'évaluation médico-légale des atteintes à la personne humaine afin de mettre au point un barème européen de l'invalidité et une liste de dommages réparables. Ce groupe a terminé ce travail. Voir P. LUCAS, « La rationalisation de l'évaluation européenne des atteintes à la personne humaine », Colloque européen de Trèves, 8 et 9 juin 2000 ; « Vers une harmonisation européenne de l'évaluation du dommage » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège), Editions du Jeune Barreau de Liège, Liège, 2004, pp.79 et s. Le second groupe avait pour mission d'harmoniser les règles relatives à l'évaluation juridique des dommages non économiques. Ce groupe s'est heurté à des difficultés liées notamment à l'antinomie des points de vue des juristes européens sur ce sujet, les uns faisant confiance au juge et les autres proposant l'introduction des barèmes en vue de limiter l'arbitraire du juge. Voir J. L. FAGNART, « Vers un droit européen du dommage corporel » dans *Mélanges en l'honneur d'Yvonne Lambert-Faivre et Denise-Claire Lambert*, p.194.

⁵⁹¹ Concernant l'application du principe de la réparation intégrale dans la réparation des dommages en droit belge, voir N. SIMAR, « Le régime légal de l'évaluation du dommage » in *Responsabilités, Traité théorique et pratique*, Titre V, Livre 50, Story-Scientia, 1999, pp. 5 et s.

⁵⁹² Civ. Anvers, 22 janvier 1988, *R.G.D.C.*, 1989, p.416 ; Anvers, 12 juin 1990, *Dr. circ.*, 1991, p.203 ; Mons, 30 octobre 1992, *J.L.M.B.*, 1992, p.676 ; Corr. Verviers, 23 mai 1991, *R.G.A.R.*, 1993, n°12.203 ; Gand, 15 janvier 1987, *R.G.D.C.*, 1988, p.339.

⁵⁹³ Voir P. MALAURIE, L. AYNES & P. STOFFEL-MUNCK, *Les obligations*, Paris, Défrenois,

La personne privée de jouissance de son véhicule détérioré ou entièrement détruit, a le droit d'être indemnisée de la perte subie pendant le temps nécessaire aux réparations et à l'acquisition d'un véhicule de remplacement.⁵⁹⁴ Il y a lieu de distinguer selon que le véhicule immobilisé était ou non utilisé à des fins lucratives.

Si le véhicule accidenté n'était pas utilisé directement à des fins lucratives, il n'y a pas de perte de profit à proprement parler, mais l'immobilisation du véhicule engendre une perte de jouissance et il peut entraîner la dépense de certains frais. Le calcul des dommages et intérêts correspondant à ce préjudice est relativement facile lorsque la personne lésée a loué un véhicule de remplacement car le montant de l'indemnité est alors calculé sur base du prix de cette location⁵⁹⁵, quitte à y apporter une correction lorsqu'il apparaît déraisonnable. Pendant la période d'attente de réparation ou de remplacement, la personne lésée a droit au remboursement d'autres dépenses qu'il continue à exposer sans contrepartie. Quant à la perte d'usage proprement dite, elle doit également être indemnisée ; elle est évaluée de manière forfaitaire.⁵⁹⁶

En Belgique, le préjudice résultant de l'immobilisation du véhicule fait l'objet d'une évaluation forfaitaire. Le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires suggère différents montants selon le type et l'usage du véhicule immobilisé.⁵⁹⁷

SECTION 3 : APPLICATION DU PRINCIPE À LA RÉPARATION DU DOMMAGE CORPOREL

Si le principe de la réparation intégrale s'applique bien au dommage matériel, il n'en est pas ainsi pour le dommage corporel. En effet, il est difficile d'évaluer certains chefs de

2003, p.129 •

⁵⁹⁴ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p.98 ; B. BRUYR, « Les éléments du dommage réparable. La privation de jouissance du véhicule accidenté », R.G.A.R., 2001, n°13336/7, n°30 ; G. VINEY & P. JOURDAIN, *op. cit.* p.196 avec la jurisprudence citée.

⁵⁹⁵ Pour la France, voir TGI Caen, 9 décembre 1987, *Gaz. Pal.*, 1988, 1, somm. p.202 ; TGI Libourne, 29 mars 1991, *Gaz. Pal.*, 1993, 1, somm. p.7 ; Pour la Belgique voir Bruxelles, 25 mars 1995, *Bull. ass.*, 1995, p.606 ; Pol. Termonde, 31 mars 1995, *Bull. ass.*, 1995, p.646 ; Civ. Nivelles, 8 novembre 1991, *J.L.M.B.*, 1992, p.674 •

⁵⁹⁶ G. VINEY & P. JOURDAIN, *op. cit.*, p.198.

⁵⁹⁷ Voir le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires version 2004 dans *L'assurance au présent*, lettre d'information hebdomadaire n°22 du 31 mai-4 juin 2004.

préjudices *in concreto*. Face à cette difficulté, leur évaluation se fait généralement de manière forfaitaire. Pareille évaluation entraîne une très grande distorsion dans les montants d'indemnités alloués.

SOUS-SECTION 1 : RÉPARATION DES PRÉJUDICES RÉSULTANT DES LÉSIONS NON MORTELLES

La réparation du dommage corporel est une tâche délicate. Le juge ou le régleur de sinistres remplit une mission difficile, celle d'évaluer les conséquences de l'atteinte physique sur le plan patrimonial. Cette évaluation est généralement basée sur le pourcentage du déficit fonctionnel dont souffre la victime. C'est donc une opération qui requiert des connaissances médicales. D'où la nécessité d'une intervention d'un médecin expert. C'est donc à juste titre que l'évolution de la réparation du dommage corporel a consisté notamment à détailler et à préciser la mission d'expertise⁵⁹⁸. Toutefois, même avec l'aide d'un bon rapport d'expertise, l'évaluation monétaire du dommage corporel reste imprécise, incertaine voire arbitraire. L'imprécision, l'incertitude et parfois l'arbitraire qui entourent l'évaluation des dommages corporels entraînent le risque de sur-évaluation et d'augmentation du coût de l'indemnisation.

§ 1. RÉPARATION DES PRÉJUDICES ÉCONOMIQUES

Les préjudices à caractère économique comportent les pertes subies et les gains manqués. Les premières sont constituées des frais médicaux et paramédicaux. Les seconds sont représentés par les pertes de revenus subies pendant les périodes d'incapacités temporaire et permanente.

A. LES FRAIS MÉDICAUX ET PARAMÉDICAUX

Au jour du règlement, tous les frais médicaux et paramédicaux actuels doivent être évalués, même s'ils ont été partiellement ou totalement pris en charge par des tiers payeurs car, après le paiement, ces derniers exercent généralement un recours

⁵⁹⁸ Voir J.-F. MAROT, « La mission de l'expert revisitée et le contrôle du juge » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation*, Liège, éd.

subrogatoire. Les frais médicaux et paramédicaux futurs, certains, prévisibles⁵⁹⁹, nécessaires pour continuer à soigner la victime après la consolidation doivent également être évalués, car la sécurité sociale pourra, au fur et à mesure de ses dépenses, exercer son recours subrogatoire contre l'assureur du responsable qui aura mis en provisions les sommes nécessaires.

En plus de ces deux premières catégories de frais, les grandes incapacités donnent lieu à diverses autres dépenses qui doivent être prises en charge par l'assureur de l'auteur du dommage. On peut citer notamment l'aménagement du logement de la victime, de son véhicule ou de son appareillage.

Tous ces frais énumérés doivent être compensés intégralement. Ils sont évalués, *in concreto*, sur base des factures.

B. LE PRÉJUDICE ÉCONOMIQUE TEMPORAIRE

La victime d'une atteinte à l'intégrité physique traverse deux phases : celle des soins, appelé période d'incapacité temporaire et celle où son état est consolidé, dite période d'incapacité permanente.

Le préjudice économique subi pendant la période d'incapacité temporaire n'implique pas nécessairement une perte de revenus. L'atteinte à la capacité de travail constitue en elle-même un dommage réparable. Dans cette situation, il se pose le problème de la détermination du montant d'indemnités à allouer au titre de ce préjudice. La jurisprudence belge considère qu'en l'absence de perte de revenus, le dommage consiste uniquement en des efforts accrus.⁶⁰⁰ Certaines décisions se prononcent en faveur d'une évaluation forfaitaire de ce dommage ; elles considèrent qu'une

du Jeune Barreau de Liège, 2004, pp.149 et s.

⁵⁹⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, « Méthodologie d'évaluation du dommage corporel », *Gaz. Pal.*, 3-4 juillet 1991, p.17.

⁶⁰⁰ M. LAMBERT, « La reprise du travail pendant les périodes d'incapacités temporaires partielles et les efforts accrus », *Bull. ass.*, 1993, p.617. Selon J.L. FAGNART, les efforts accrus ne constituent pas un dommage mais un moyen de l'atténuer. Voir J. L. FAGNART, « La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence », *J.T.*, 1988, p.748, n°149

évaluation basée sur les revenus serait injuste.⁶⁰¹ Toutefois, la jurisprudence dominante est favorable à une évaluation des efforts accrus basée sur les revenus professionnels de la personne lésée.⁶⁰² Lorsque les efforts accrus ne sont pas évaluables *in concreto*, le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires propose de les compenser à concurrence de 17,50 euros par jour pour 100 % d'incapacité à dater de la reprise de l'activité professionnelle⁶⁰³.

La perte de ressources résultant de l'incapacité temporaire de travail est généralement évaluée sur base du revenu net de la personne lésée, après déduction des charges dont il est grevé⁶⁰⁴.

Lorsque la victime a subi une perte d'une année scolaire, elle bénéficie d'une indemnisation à ce titre. Un préjudice est subi par l'élève ou l'étudiant qui, par suite de l'accident, doit déboursier une deuxième fois les frais afférents à l'année d'études perdue. La perte d'une année d'études peut aussi entraîner un préjudice au niveau de la carrière de la victime. Ce préjudice est également indemnisable⁶⁰⁵.

C. LE PRÉJUDICE ÉCONOMIQUE PERMANENT

Après la consolidation, la victime peut reprendre normalement son travail. Dans ce cas, elle ne subit aucune perte de revenus. Mais la victime peut aussi subir une perte totale ou partielle de son activité. Dans cette situation, une évaluation concrète des pertes de revenus est effectuée. A cet égard, on distingue le préjudice passé et le préjudice futur.

⁶⁰¹ Liège, 29 juin 1992, *J.L.M.B.*, 1994, p. 1346 ; Liège, 25 février 1992, *Bull. ass.*, 1992, p.749 ; Liège, 18 mai 1990, *R.G.A.R.*, 1993, n°12146 ; Liège, 1^{er} juin 1990, *R.G.A.R.*, 1993, n°12162.

⁶⁰² Mons, 7 janvier 1988, *R.G.A.R.*, 1989, n°11570 ; Mons, 19 octobre 1989, *J.L.M.B.*, 1990, p.1167 ; *R.G.A.R.*, 1992, n°11964 ; Namur, 6 septembre 1990, *Bull. ass.*, 1990, p.883 ; Corr. Bruxelles, 20 novembre 1990, *Bull. ass.*, 1991, p.711 ; Corr. Charleroi, 27 avril 1989, *Bull. ass.*, 1989, p.730 ; Mons, 21 janvier 1988, *J.L.M.B.*, 1988, p.518.

⁶⁰³ Voir la quatrième version du tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires.

⁶⁰⁴ Cass., 5 décembre 1990, *Pas.*, 1991, I, 337 ; Cass., 3 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, 1061 ; Cass., 18 décembre 1986, *Pas.*, 1987, I, 482.

⁶⁰⁵ Pour son indemnisation, le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires propose des montants d'indemnisation pour ce poste suivant le niveau d'études : 375 euros pour l'école primaire, 1000 euros pour l'école secondaire, 3750 euros pour les études supérieures en kot, 2000 euros pour les études supérieures lorsque l'étudiant est externe, 3.500 euros pour les études universitaires en kot et 1750 euros pour les études universitaires lorsque l'étudiant est externe. Le préjudice moral résultant de la perte d'une année d'études est évalué forfaitairement quel que soit le niveau à 3.750 euros.

L'obligation d'opérer une telle distinction ne s'impose que si le juge évalue le dommage par capitalisation. Cette distinction n'a pas de raison d'être en cas d'évaluation forfaitaire.⁶⁰⁶

D. LE PRÉJUDICE MÉNAGER

La privation de l'aide ménagère que la victime apportait dans le ménage figure parmi les préjudices réparables en France et en Belgique. Il constitue d'ailleurs un des éléments qui contribuent à l'accroissement du coût de l'indemnisation d'autant plus que même le rôle des hommes dans les fonctions ménagères est actuellement reconnu⁶⁰⁷. A l'époque actuelle, l'aide ménagère n'est pas de la compétence exclusive de la femme.

Le préjudice ménager est évalué par jour, de manière forfaitaire, compte tenu du nombre d'enfants à charge et de la contribution de chaque partenaire dans le ménage. Lorsqu'il n'existe pas d'éléments concrets permettant l'évaluation précise de ce préjudice, la quatrième version du tableau indicatif propose l'octroi d'une somme de 17, 50 euros par jour pour un ménage sans enfant, pour un ménage avec enfant (s), il est proposé 25 euros par jour pour un ménage avec un enfant, à majorer de 5 euros par enfant qui s'ajoute. Il est tenu compte des enfants vivant sous le même toit aussi longtemps qu'ils bénéficient des allocations familiales⁶⁰⁸.

E. AIDE D'UNE TIERCE PERSONNE

La nécessité de recours à l'aide d'une autre personne constitue un dommage économique réparable en droits français et belge. En Belgique, le caractère réparable ce préjudice a été reconnu, pour la première fois, par un arrêt de la Cour de cassation du 30 novembre 1977.⁶⁰⁹

⁶⁰⁶ Cass., 14 juin 1995, *Larcier cass.*, 1995, n°779 ; *Dr. circ.*, 1996, p.22.

⁶⁰⁷ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995, op. cit.*, p.102.

⁶⁰⁸ Voir la quatrième version du tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires. Lorsqu'il est impossible de déterminer la part de chaque partenaire dans le ménage, le tableau propose la ventilation de la contribution de chaque partenaire à concurrence de 65 % pour la femme et 35 % pour l'homme.

⁶⁰⁹ J.L. FAGNART, « La responsabilité civile, chronique de jurisprudence », *J.T.*, 1988, p.752, n°1.

L'évaluation de l'indemnité allouée au titre de ce préjudice se fait selon le nombre d'heures d'assistance nécessaires par jour, par semaine ou par mois ainsi que la nature de cette assistance⁶¹⁰. Une fois le besoin d'assistance bien défini, on détermine alors son coût horaire, hebdomadaire ou mensuel. Malgré la clarté des principes qui guident l'évaluation de ce préjudice, cette dernière est loin d'être satisfaisante. La doctrine belge reproche à la jurisprudence un manque de réalisme dans le calcul des indemnités. Beaucoup de décisions allouent des forfaits dont le montant est inférieur à la valeur réelle du préjudice⁶¹¹. Pareille attitude se justifie par le souci d'éviter le grossissement des montants d'indemnités afin de permettre aux assureurs de maîtriser la charge de l'indemnisation.

F. LE PRÉJUDICE POSTPROFESSIONNEL

Le préjudice postprofessionnel est le préjudice résultant de l'incapacité totale ou partielle à accomplir des activités professionnelles différentes du travail ménager, présentant un intérêt économique, postérieurement à la carrière professionnelle. Les revenus du travail autorisé pour les retraités sont exclus car ils sont compris dans l'indemnisation au titre de l'incapacité permanente. L'évaluation de ce préjudice est difficile. Le tableau indicatif des dommages et intérêts prévoit un tel poste de préjudice mais ne précise pas comment évaluer les indemnités.

§ 2. RÉPARATION DES PRÉJUDICES NON ÉCONOMIQUES

En droits français et belge, les préjudices non-économiques réparables sont multiples. En plus, comme nous l'avons déjà évoqué leur évaluation est souvent imprécise. Ces deux éléments expliquent le fait que le coût de l'indemnisation est élevé en France et en Belgique.

A. LE PRÉJUDICE MORAL

En France, le dommage moral relatif à l'incapacité est indemnisé sous divers postes de

⁶¹⁰ D. DE CALLATAY, « L'évaluation et la réparation du dommage corporel en droit commun », *R.G.A.R.*, 1994, n°12286, § 15.

⁶¹¹ R.O. DALCQ & G. SCHAMPS, « Examen de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1995, pp.770, n°191.

préjudices extra-patrimoniaux notamment le préjudice d'agrément, le *pretium doloris*, le préjudice esthétique, le préjudice sexuel, le préjudice juvénile. Il n'est pas alloué d'indemnité pour le dommage moral en tant que tel.

En Belgique, à chaque période d'incapacité correspondent deux composantes de préjudice, une, matérielle ou patrimoniale et une autre, morale ou extra-patrimoniale. En plus de l'indemnité allouée à titre de dommage moral, la victime peut réclamer une indemnisation séparée pour compenser d'autres préjudices extrapatrimoniaux comme le préjudice d'agrément, le préjudice esthétique, le préjudice sexuel, le *pretium doloris*... Toutefois, ces préjudices spéciaux ne font l'objet d'une réparation distincte de celle du préjudice moral en général que s'ils revêtent un caractère tout à fait particulier.⁶¹²

En droit belge, le préjudice moral résultant de l'incapacité temporaire est évaluée de manière forfaitaire sur une base journalière. Certaines décisions retiennent un montant constant.⁶¹³ D'autres jugements évaluent le préjudice moral en distinguant les jours d'hospitalisation, les jours d'incapacité totale et ceux d'incapacités partielles⁶¹⁴.

En plus du préjudice moral lié à l'incapacité temporaire, le droit belge connaît le préjudice moral relatif à l'incapacité permanente, considéré comme le préjudice moral au sens strict⁶¹⁵. Traditionnellement, le dommage moral était évalué *ex æquo et bono*.

Mais il existe une tendance favorable à la capitalisation du préjudice moral. Dans son arrêt du 7 mai 1987, la Cour d'appel de Bruxelles a initié une distinction entre le préjudice moral passé et le préjudice moral futur ainsi que la capitalisation de ce dernier⁶¹⁶. La doctrine a soutenu cette solution et elle a souhaité sa généralisation⁶¹⁷.

⁶¹² Mons, 22 juin 1989, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11820 ; Mons, 20 octobre 1988, *R.G.A.R.*, 1989, n°11438 ; Mons, 11 octobre 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n°11761 ; MONS, 9 avril 1992, *Bull. ass.*, 1992, 553, note LAMBERT ; Liège, 10 mars 1988, *R.G.A.R.*, 1990, n°11737 ; Liège, 25 février 1992, *Bull. ass.*, 1992, 537.

⁶¹³ Pol. Charleroi, 5 novembre 1990, *Bull. ass.*, 1991, p.193 qui a fixé l'indemnité au titre de préjudice moral à 2.500 francs par jour à 100 % d'incapacité ; Louvain, 8 mai 1987, *R.G.A.R.*, 1988, n°11377 qui a octroyé une indemnité au titre de préjudice moral de 200 francs par jour à 100% d'incapacité pour un nouveau-né.

⁶¹⁴ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p.111.

⁶¹⁵ *Idem*, p.118.

⁶¹⁶ Bruxelles, 7 mai 1987, *R.G.A.R.*, 1988, n°11361.

⁶¹⁷ G. WEZEL, « Rappel de quelques principes sur la réparation du dommage résultant du décès accidentel ou d'une atteinte à l'intégrité entraînant une incapacité », *R.G.D.C.*, 1988, p.309 ; D. de

Une partie de la jurisprudence a suivi et elle a procédé à la capitalisation du préjudice moral sur base d'un forfait fixé par jour.⁶¹⁸

Cependant, la capitalisation du préjudice moral n'est pas soutenue par les assureurs. Plusieurs critiques sont émises à son encontre. On lui reproche notamment d'appliquer à ce type de préjudice des paramètres économiques et financiers comme l'inflation et les placements alors que ces derniers n'ont rien à voir avec la souffrance d'une personne ou de partir du principe que la victime souffre toujours de manière égale alors que la souffrance évolue⁶¹⁹. Derrière ces critiques se cache la crainte de voir cette méthode d'évaluation accroître le coût de l'indemnisation. Toutefois, la capitalisation du préjudice moral s'est de plus en plus imposée dans la jurisprudence belge. Le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires prévoit cette méthode d'évaluation⁶²⁰.

B. PRÉJUDICE MORAL SUBI PAR LA VICTIME EN ÉTAT VÉGÉTATIF

En France, la reconnaissance et la réparation du préjudice moral subi par la victime en état végétatif chronique a fait l'objet de controverses dans la doctrine. Une partie de la doctrine défendait que leur réparation est inadéquate étant donné qu'ils sont compensés sous forme de capital dont la victime inconsciente est incapable d'utiliser et de jouir. Une autre tendance soutient une indemnisation *in abstracto* des victimes en état végétatif chronique comme les autres victimes présentant de graves séquelles. La Cour de cassation a tranché en faveur de la réparation intégrale des préjudices subis par les

CALLATAY, « Le paradoxe de la réparation : sur-évaluation des petites incapacités, sous-indemnisation des blessés graves » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004), Liège, Ed. Jeune Barreau de Liège, 2004, p.240 ; J.-L. FAGNART, « Définition des préjudices non-économiques » dans *Préjudices extra-patrimoniaux: vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004), Liège, éd. du Jeune Barreau de Liège, 2004, p.39.

⁶¹⁸ Corr. Bruxelles, 10 février 1989, *R.G.A.R.*, 1991, n°11789 (sur base de 600 francs par jour) ; Corr. Marche-en-Famenne, 6 novembre 1992, *R.G.D.C.*, 1993, p.403 (sur base de 600 franc par jour) ; Bruxelles, 7 mai 1987, *R.G.A.R.*, 1988, n° 11361 (sur base de 750 francs par jour) ; Bruxelles, 31 mars 1995, *R.G.A.R.*, 1996, n°12588 (sur base de 800 francs par jour). Voir aussi, Mons (12^e ch.), 15 octobre 2001, *R.G.A.R.*, 2003, n°13672.

⁶¹⁹ A. NAVEAU, P. DUMONT & M. FIFI, « Rente-capitalisation-forfait. Le poids des idées, le choc des méthodes » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004), éd. du Jeune Barreau de Liège, Liège, 2004, p.199.

⁶²⁰ Voir les deux dernières versions du tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires.

victimes en état végétatif⁶²¹.

Pendant longtemps, la jurisprudence belge a considéré que l'état d'inconscience temporaire ou permanente de la victime ne pouvait justifier d'autre indemnisation que le franc symbolique.⁶²² Contrairement aux systèmes juridiques des autres pays européens, la position de la jurisprudence sur ce sujet n'a pas beaucoup évolué en Belgique⁶²³. Un arrêt de la Cour de cassation a admis, que pour évaluer le préjudice moral de la victime, le juge peut tenir compte de son état d'inconscience⁶²⁴. La Cour de cassation a reconnu, toutefois, que la réparation intégrale du dommage moral causé par une faute n'est pas subordonnée à la condition que la victime puisse avoir conscience de ce que l'indemnité est destinée à compenser ce dommage⁶²⁵.

Il faut avouer que la réparation d'un tel préjudice est difficile à réaliser car il est difficilement quantifiable.

C. LE PRÉJUDICE D'AFFECTION

Sous cette rubrique, le préjudice d'affection est un préjudice moral résultant pour les proches, de la vue des souffrances d'un être cher⁶²⁶. Comme tous les préjudices par répercussion, il est mal accueilli en jurisprudence.

La Cour de Cassation de Belgique a dû rappeler que le juge du fond ne peut légalement décider qu'il n'y a point de relation causale entre un fait illicite et le dommage moral subi par les parents en raison des lésions encourues par un enfant, par le seul motif que « *pareille souffrance fait partie d'une parenté normalement vécue* »⁶²⁷.

⁶²¹ Cass. civ., 2è, 22 février 1995, *Bull. civ.*, II, n°61 ; *D.* 1995, Som., 233, n°10, note D. Mazeaud.

⁶²² R. O. DALCQ, *Traité de responsabilité civile*, tome 2, Bruxelles, Larcier, 1964, n°3526 à 3528 ; Correctionnel Mons 12 octobre 1982, *R.G.A.R.*, 10765 ; LIEGE 24 novembre 1980, *J.L.*, 1981, 359.

⁶²³ Voir J. L. FAGNART, « Définitions des préjudices non-économiques » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation* (Actes du colloque organisé par la Conférence libre du Jeune Barreau de Liège le 16 septembre 2004), Ed. du Jeune Barreau de Liège, Liège, 2004, p.41.

⁶²⁴ Cass. 13 octobre 1999, *RGDC*, 2002, p.513.

⁶²⁵ Cass., 4 avril 1990, *Pas.*, 1990, I, p.913

⁶²⁶ J.-L. FAGNART, « La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence (1976-1986) », *J.T.*, 1988, p. 755, n° 165.

⁶²⁷ Cass., 8 février 1987, *Pas.*, 1987, I, 644 ; *R.G.A.R.*, 1989, n° 11572.

En France, les tribunaux font largement droit aux demandes d'indemnisation des victimes par ricochet au titre du préjudice moral subi en cas de blessures d'un de leurs proches⁶²⁸. Les proches de la victime n'ont plus à démontrer un préjudice exceptionnellement grave subi par cette dernière pour prétendre à l'indemnisation. Les difficultés rencontrées dans la vie quotidienne suffisent pour pouvoir invoquer le préjudice d'affection. La victime n'a qu'une seule preuve à faire : celle d'un préjudice personnel, direct et certain⁶²⁹. Le cercle de personnes pouvant prétendre à l'indemnisation du préjudice moral résultant des blessures de la victime, direct s'est aussi élargi. Les tribunaux ne tiennent plus compte des critères de parenté ou de communauté de vie⁶³⁰.

L'évaluation du préjudice d'affection résultant des blessures d'un proche tient compte de la souffrance subie par la victime directe.

D. LES SOUFFRANCES ENDURÉES

En France, les souffrances physiques endurées par la victime peuvent être indemnisées sous la rubrique de *pretium doloris*. Ces souffrances sont difficilement évaluables. La douleur est évaluée en utilisant le barème à sept degrés du Docteur Thierry. Le juge détermine l'indemnité à allouer à la victime sur base du qualificatif que le médecin-expert a donné à la douleur éprouvée. Il est guidé par la jurisprudence de son ressort. A défaut de tarification uniforme applicable sur le territoire national, ce sont les tarifications locales qui sont appliquées, ce qui entraîne une inégalité de traitement entre les justiciables.

En Belgique, le *pretium doloris* est également évalué sur base d'une échelle à sept degrés mais de manière plus complexe qu'en France. La qualification est variable et

⁶²⁸ M. BOURRIE-QUENILLET, « Le préjudice moral des proches d'une victime blessée, dérive litigieuse au prix du désespoir », *J.C.P.*, 1998, I, 186.

⁶²⁹ Cass., 2^e civ., 3 mai 1995, *Resp. civ. et assur.*, 1995, n° 224.

⁶³⁰ M. BOURRIE-QUENILLET, « Le préjudice moral des proches d'une victime blessée, dérive litigieuse ou prix du désespoir », *J.C.P.*, 1998, I, 186, p. 2207.

dégressive suivant les périodes successives d'invalidité.⁶³¹ A titre d'exemples, les douleurs peuvent être qualifiées de très importantes pendant deux semaines, importantes pendant un mois, moyennes pendant six semaines, modérées pendant deux mois, légères pendant trois mois. La complexité de cette qualification n'est pas de nature à simplifier l'évaluation. Certaines juridictions belges ont adopté des critères plus objectifs pour évaluer la douleur subie par la victime tels le nombre de jours d'invalidité et d'hospitalisation.⁶³²

Une fois l'intensité de la douleur déterminée, le *pretium doloris* est évalué de manière forfaitaire.

Selon la quatrième version du tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires, le *pretium doloris* peut être inclus dans le dommage moral. Le tableau précise bien que le dommage moral comprend, outre les douleurs et souffrances, tous les désagréments habituels se rapportant aux activités de jardinage, de sport, hobbies ... Le dommage moral est alors indemnisé à concurrence de 31 euros par jour d'hospitalisation ordinaire, de 37,50 euros par jour d'hospitalisation accompagné de douleurs importantes, gêne physique particulière, de même si elles persistent après hospitalisation et en cas de revalidation lourde, de 25 euros par jour après hospitalisation pour 100 % d'incapacité. Si le *pretium doloris* est évalué séparément, il est fixé à 2,50 euros par jour et par degré selon l'échelle de 1 à 7 tandis que les montants énumérés précédemment sont ramenés à 20 euros par jour.

E. LE PRÉJUDICE ESTHÉTIQUE

La réparation du préjudice esthétique est reconnue en France et en Belgique.

L'importance du préjudice esthétique est déterminée par expertise médicale suivant une échelle de gravité à sept degrés⁶³³. Le sexe et l'âge de la victime, la localisation de la lésion, l'activité exercée par la personne lésée sont des éléments importants à

⁶³¹ J. SCHRYVERS, *op. cit.*, n°12168.

⁶³² *Idem.*

⁶³³ Pour la Belgique, voir D. de CALLATAY, « Introduction aux méthodes d'indemnisation des préjudices moraux en droit belge en cas de blessures comme en cas de décès », *Rapport du colloque de l'AIDA tenu à Budapest en 1995*, p.261.

considérer dans l'évaluation monétaire d'un tel préjudice. Il convient aussi de tenir compte du contexte social dans lequel la victime est placée. Ainsi par exemple, si l'accident cause à la victime une disgrâce qui lui prive les chances de mariage, il lui est accordé une indemnité plus élevée.

L'évaluation monétaire du préjudice esthétique se fait de manière quelque peu arbitraire⁶³⁴ ; chaque tribunal se constitue son propre tarif, qu'il applique sans le mentionner dans la motivation. A défaut d'un tarif national, les montants d'indemnités allouées sont variables d'un tribunal à un autre, ce qui entraîne une inégalité de traitement entre les justiciables et un risque d'arbitraire. Le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires propose des montants pour chaque degré de préjudice en vue d'harmoniser l'évaluation⁶³⁵.

F. LE PRÉJUDICE D'AGRÈMENT

Le préjudice d'agrément pose également des difficultés d'évaluation. En France, la jurisprudence considère le préjudice d'agrément dans son sens large. Il englobe les désagréments entraînés par le handicap dans la vie courante ainsi que la privation de certains plaisirs spécifiques.

La réparation de ce préjudice se fait en multipliant une indemnité forfaitaire par le taux d'invalidité déterminé par l'expertise médicale. Le forfait considéré varie en fonction de l'âge de la victime et de la gravité des séquelles.

En Belgique, l'indemnité allouée au titre de dommage moral est aussi destinée à compenser le préjudice résultant de la privation des activités quotidiennes extra-professionnelles. Ainsi le préjudice d'agrément est généralement englobé dans le

⁶³⁴ Voir J.L. FAGNART, « Définition des préjudices non économiques », *op. cit.*, pp.50-51 et la jurisprudence citée à ces pages.

⁶³⁵ La quatrième version du tableau indicatif des dommages-intérêts forfaitaires propose 250-750 euros pour un préjudice esthétique minime, 750-1500 euros pour un préjudice très léger, 1500-2250 euros pour un préjudice léger, 2250-8750 euros pour un préjudice moyen, des minima de 8750 euros pour un préjudice grave, de 15.000 euros pour un préjudice très grave et de 25.000 euros pour un préjudice de degré « répugnant ».

préjudice moral.⁶³⁶ Mais il fait parfois l'objet d'une évaluation distincte. Il en est ainsi lorsque la personne lésée démontre qu'elle est privée du plaisir de se livrer à certaines activités sportives déterminées.⁶³⁷ Toutefois, pour prétendre à l'indemnisation au titre de préjudice d'agrément, la victime doit rapporter la preuve d'avoir subi un préjudice d'agrément tout à fait particulier.⁶³⁸ Autrement, les tribunaux belges n'admettent pas l'existence d'un tel préjudice.

G. LE PRÉJUDICE SEXUEL

En Belgique, le préjudice sexuel était jusque très récemment compensé sous le poste de *pretium voluptatis*⁶³⁹. Il constitue l'un des préjudices les plus difficilement évaluables en raison de l'imprécision de sa signification. Sous le vocable du *pretium voluptatis*, on englobait la libido et le mariage, l'impuissance et la césarienne. Comme l'écrit D. de CALLATAY, le préjudice sexuel recouvre « *des situations préjudiciables que la jurisprudence n'a pas toujours clairement distinguées, ce qui l'amène à parler de l'accouchement au chapitre de la volupté* »⁶⁴⁰. Cette confusion de situations diversifiées entraîne les tribunaux à allouer des montants d'indemnités sans commune mesure⁶⁴¹. Pour éviter pareille confusion, J.-L. FAGNART propose de distinguer les quatre aspects du préjudice sexuel: la génitalité, qui est la capacité à accomplir l'acte sexuel ; la sexualité, englobant le désir et le plaisir ; l'affectivité, appelé le plus souvent

⁶³⁶ R.O. DALCQ & G.SCHAMPS, « Examen de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1995, p.767, n°187.

⁶³⁷ Corr. Liège, 14 mars 1994, *Bull. ass.*, 1994, p.607 ; Bruxelles, 30 mars 1993, *Bull. ass.*, 1993, p.605 ; Corr. Marche-en-Famenne, 6 novembre 1992, *R.G.D.C.*, 1993, p.403 ; Bruxelles, 24 janvier 1992, *R.G.A.R.*, 1993, n°12224 ; Corr. Nivelles, 9 décembre 1990, *Bull. ass.*, 1991, p.718 ; Corr. Bruxelles, 20 novembre 1990, *Bull. ass.*, 1991, p.711.

⁶³⁸ M. VANDERWECKENE, « Dommages moraux et expertise médicale », *R.G.A.R.*, n°1236 ; J.-L. FAGNART, « Définition des préjudices non économiques », *op. cit.*, p.55.

⁶³⁹ J.-L. FAGNART, *op. cit.*, p. 120. Sous sa quatrième version, le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires utilise l'expression « préjudice corporel » au lieu de *pretium voluptatis*, utilisé dans la troisième version.

⁶⁴⁰ D. DE CALLATAY, « L'évaluation et la réparation du préjudice corporel en droit commun », *R.G.A.R.*, 1994, n° 12286, § 14.

⁶⁴¹ A titre d'exemples, il a été attribué deux millions de francs belges à un jeune homme paraplégique encore capable de rapports sexuels incomplets, sans procréation ni jouissance (Pol. Nivelles, 5 mars 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11897), 1,5 millions à un jeune homme de 19 ans définitivement incapable de fonder un foyer et d'avoir une vie sentimentale et familiale (Liège, 24 janvier 1991, *Bull. ass.*, 1991, p.421) ; 1 million pour un homme de 44 ans devenu paraplégique (Civ. Bruxelles, 31 mars 1995, *R.G.A.R.*, 1996, n°12588) ; 500.000 francs belges pour la perte de chance de mariage à une jeune fille amputée de sa jambe (Anvers, 22 avril 1988, *Bull. ass.*, 1990, p.791) ; 300.000 francs belges à des époux pour la perte de libido (Gand, 7 novembre 1991, *Bull. ass.*, 1992, p.732) ; 100.000 francs belges à une femme en raison de la nécessité d'accoucher par césarienne (Gand, 19 avril 1988, *Bull. ass.*, 1989, p.331).

l'amour et la procréation. Une analyse de ces différents aspects permettrait une évaluation plus précise et une indemnisation plus juste⁶⁴². Le tableau indicatif des dommages et intérêts a suivi cette orientation. Il propose l'indemnisation du préjudice sexuel en distinguant le préjudice éprouvé du chef de la privation de vie sexuelle, la perte d'espérance de procréation, la nécessité d'une césarienne ou du recours à l'insémination artificielle.⁶⁴³

En France, le préjudice sexuel et d'établissement est souvent englobé dans le préjudice d'agrément⁶⁴⁴.

H. LE PRÉJUDICE PSYCHOLOGIQUE

La résolution 75/7 du 14 mars 1975 du Conseil de l'Europe, relative à la réparation des dommages en cas de lésion corporelle et de décès⁶⁴⁵ dispose en son article 11 : « *La victime doit être indemnisée ... des souffrances psychiques* ».

La jurisprudence belge tient rarement compte du préjudice psychologique⁶⁴⁶. Les cas généralement pris en considération concernent les troubles psychologiques subis par la victime d'un viol⁶⁴⁷. Dans les hypothèses où la réparation du préjudice psychologique est reconnue, son évaluation est forfaitaire et l'indemnité allouée varie du simple au double⁶⁴⁸.

En droit français, la compensation des souffrances psychiques endurées avant la consolidation est réalisée sous le poste de *pretium doloris* tandis que les douleurs postérieures à l'état consolidé de la personne lésée rentrent dans l'incapacité

⁶⁴² J.-L. FAGNART, *op. cit.*, p. 122.

⁶⁴³ Voir les troisième et quatrième versions du tableau.

⁶⁴⁴ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil. Les effets de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 2001, p. 263.

⁶⁴⁵ Voir *R.I.D.C.*, 1975, p. 911.

⁶⁴⁶ J.-L. FAGNART, La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence (1976-1984), *J.T.*, 1988, p. 754, n° 164. L'auteur considère d'ailleurs que le concept de « préjudice psychologique » est à éviter car il fait double emploi avec d'autres préjudices moraux. Voir J. L. FAGNART, « Définition des préjudices non-économiques » dans *Préjudices extra-patrimoniaux : vers une évaluation plus précise et une plus juste indemnisation*, Liège, Ed. du Jeune Barreau, 2004, p.44.

⁶⁴⁷ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p. 123.

⁶⁴⁸ *Idem.*

permanente⁶⁴⁹.

SOUS-SECTION 2 : RÉPARATION DES PRÉJUDICES RÉSULTANT DU DÉCÈS

Avant sa mort, la victime d'un accident peut subir des préjudices patrimoniaux et extra-patrimoniaux. Dès l'instant où elle décède, il n'y a que ses ayants-droit qui peuvent subir des préjudices par répercussion. Ces derniers sont à la fois économiques et non-économiques.

Toutefois, le défunt peut avoir subi des préjudices qui n'étaient pas encore réparés avant sa mort. Ses héritiers ont le droit d'intenter une action en réparation en son lieu et place, sous le poste du préjudice *ex haerede*⁶⁵⁰. Son appréciation se fait de la même manière que dans le cas des blessures non mortelles subies par la victime⁶⁵¹.

§ 1. LES PRÉJUDICES ÉCONOMIQUES

Les préjudices économiques subis par les victimes par ricochet s'analysent comme pour la victime directe, en pertes subies et en gains manqués.

L'accident survenu à la victime peut entraîner un certain nombre de dépenses pour ses proches. Elles sont remboursables s'ils présentent un lien de causalité avec l'accident. Parmi ces dépenses, il y a lieu de mentionner les frais de déplacement, les frais administratifs ainsi que les frais funéraires. Les gains manqués peuvent être constitués de la perte de soutien. Mais il peut arriver que les ressources professionnelles de la victime par ricochet elle-même soient atteintes par l'accident.

A. LES FRAIS FUNÉRAIRES

Les frais funéraires sont remboursés aux personnes qui les ont dépensés. Ils peuvent être

⁶⁴⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit du dommage corporel. Systèmes d'indemnisation*, 3 éd., Paris, Dalloz, 1996, p.114.

⁶⁵⁰ R.O. DALCQ & Fr. GLANSDORFF, Examen de jurisprudence, 1980-1986, *R.C.J.B.*, 1988, p. 444, n° 126.

⁶⁵¹ J.-L. FAGNART, R. BOGAERT, *La réparation du préjudice corporel en droit commun*, Bruxelles, Larcier, 1994, p. 438.

versés à l'employeur de la victime⁶⁵² ou à sa concubine⁶⁵³.

Le prix des fleurs offertes en hommage du défunt ne fait pas partie des frais funéraires remboursables⁶⁵⁴.

En ce qui concerne le monument funéraire, la jurisprudence belge est divisée. Certaines décisions sont favorables à une intervention forfaitaire dans le prix payé pour le monument ou pour la concession⁶⁵⁵. D'autres décisions considèrent qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de ces frais⁶⁵⁶.

Quant aux vêtements de deuil, certaines décisions reconnaissent que le fait de se voir obligé d'acheter des habits de deuil mais qu'il faut aussi considérer que ceux-ci remplacent d'autres⁶⁵⁷.

En France, les frais d'obsèques et d'inhumation sont à la charge des héritiers ; ils peuvent de ce chef en demander réparation au responsable, y compris les frais d'un éventuel rapatriement du corps.⁶⁵⁸

L'évaluation des frais funéraires ne soulève pas de difficultés car ceux-ci peuvent être calculés sur base des factures.

B. LA PERTE DE SOUTIEN

Le préjudice économique subi par les proches de la victime d'un accident mortel consiste dans la privation de la part des revenus de la victime dont ils tiraient ou auraient tiré un avantage personnel⁶⁵⁹. Le cercle des personnes pouvant prétendre au droit à la réparation au titre de ce préjudice est très large en droits français et belge. Ce

⁶⁵² Cass., 10 avril 1984, *Pas.*, 1984, I, 999.

⁶⁵³ Liège, 18 décembre 1990, *J.L.M.B.*, 1991, p. 589 ; Tongres, 2 octobre 1989, *R.W.*, 1990-91, p. 823.

⁶⁵⁴ Bruxelles, 17 avril 1991, *Bull. ass.*, 1991, p. 688.

⁶⁵⁵ Corr. Nivelles, 2 janvier 1991, *R.G.A.R.*, 1992, n° 12070.

⁶⁵⁶ Bruxelles, 18 octobre 1988, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11773.

⁶⁵⁷ Liège, 27 mai 1987, *J.L.M.B.*, 1988, p. 116 ; Bruxelles, 18 octobre 1988, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11773.

⁶⁵⁸ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit du dommage corporel. Systèmes d'indemnisation*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 2000, p. 286.

⁶⁵⁹ Cass., 4 mars 1980, *Pas.*, 1980, I, 816 ; Pour la France, voir G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 2001, p.247.

droit est ouvert au ou à la concubin(e), même adultère de la personne décédée.

Pour évaluer la perte de soutien, il faut soustraire du montant des revenus du ménage la part que le défunt consacrait à son entretien personnel⁶⁶⁰. Cette opération est appliquée sur l'ensemble des revenus du ménage. A défaut de pouvoir apporter des éléments concrets permettant de déterminer cette part, le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires contient une formule pour la fixer.

Les tables d'annuités viagères temporaires permettent la capitalisation des indemnités⁶⁶¹.

En France, les données prises en considération dans l'évaluation de la perte de soutien des victimes par ricochet sont les mêmes qu'en Belgique : le revenu net du défunt, déduction de la part consacrée à son entretien personnel, la durée du soutien financier. Les méthodes actuarielles permettent également de déterminer les montants d'indemnités à accorder à chaque ayant droit⁶⁶².

§ 2. LE PRÉJUDICE D'AFFECTION

Dans la doctrine, l'indemnisation du préjudice d'affection pose déjà un problème au niveau même de son principe. Toutefois, la jurisprudence a admis sa réparation depuis bien longtemps. En France, la Cour de cassation a rejeté toutes les tentatives entreprises pour en limiter le domaine⁶⁶³. En Belgique, la Cour de cassation a également rappelé que dans son principe, le préjudice d'affection ne pouvait être remis en cause mais qu'il appartient au juge de rechercher et de vérifier attentivement la réalité ainsi que la mesure du dommage allégué.⁶⁶⁴

⁶⁶⁰ Cass., 4 mars 1980, *Pas.*, 1980, I, 116 ; C.S., 19 décembre 1979, *Pas.*, 1980, I, 485 ; Civ. Courtrai, 25 février 1991, *Bull. ass.*, 1992, p. 337 ; Liège, 22 mai 1990, *Bull. ass.*, 1990, p. 811 ; Anvers, 1^{er} février 1990, *Bull. ass.*, 1990, p. 364 ; Bruxelles, 18 octobre 1989, *Bull. ass.*, 1990, p. 177 ; Gand, 23 décembre 1987, *Bull. ass.*, p. 352.

⁶⁶¹ Voir à ce sujet, G. LEVIE (en collaboration avec F. & D. LEVIE), *Tables de mortalité, 1998-2000*, Bruxelles, Bruylant, 2003.

⁶⁶² Voir G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, 2^e éd., Paris, L.G.D.J., 2001, pp.258-259.

⁶⁶³ G. VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité*, Paris, L.G.D.J., 1998, n°s 266 à 269.

⁶⁶⁴ Cass. 2^e, 3 février 1987, *R.G.A.R.*, 1989, n°11572.

Les difficultés d'évaluation déjà évoquées au niveau des autres préjudices moraux atteignent leur *summum* en qui concerne le préjudice d'affection à cause de l'impossibilité d'une observation directe de l'atteinte subie. En effet, le chagrin ressenti par la victime s'installe dans son for intérieur et il n'est pas susceptible de quantification objective. Pourtant, les Cours de cassation de France et de Belgique affirment que le préjudice d'affection, comme tout autre dommage, doit être réparé « intégralement » et apprécié *in concreto*. Il en résulte que les décisions n'accordant qu'une indemnisation symbolique sont censurées.⁶⁶⁵ Mais nul ne sait déterminer à quelle somme d'argent équivaut, évalué *in concreto*, la mort d'un enfant, d'un père, d'une mère, d'un conjoint... Les évaluations peuvent varier du simple au double ou au triple suivant la juridiction saisie du litige ou suivant l'insistance du plaideur à souligner les circonstances de fait rendant le décès particulièrement tragique.⁶⁶⁶

Une étude réalisée en France sur l'évaluation du préjudice d'affection a montré que les juges tiennent compte parfois des nombreux critères étrangers à l'atteinte des sentiments. En plus des facteurs comme la cohabitation avec la victime immédiate, de la modification des conditions d'existence provoquée par le décès, il a été observé que des facteurs socio-économiques comme la profession et les revenus de la victime directe et des victimes par ricochet influençaient l'évaluation du préjudice d'affection.⁶⁶⁷ Ce préjudice prend ainsi une coloration patrimoniale, de telle sorte qu'il se produit un glissement du dommage moral vers un dommage de type économique, entraînant une confusion.

Face à la difficulté d'évaluer objectivement le préjudice d'affection, chaque tribunal se constitue son propre tarif; il en résulte un traitement inégal des justiciables. En Belgique, le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires suggère les montants d'indemnités à allouer selon la relation avec la victime décédée.⁶⁶⁸ Toutefois, il est

⁶⁶⁵ Crim., 15 mai 1957, *D.* 1957, p.530; Civ. 2è, 28 novembre 1962, *D.* 1963, p.77.

⁶⁶⁶ D. de CALLATAY, « Introduction aux méthodes d'indemnisation des préjudices moraux en droit belge, en cas de blessures comme en cas de décès », *Rapport du colloque de l'AIDA tenu à Budapest en 1995*, p.254.

⁶⁶⁷ M. BOURRIE-QUENILLET, *L'indemnisation des proches d'une victime décédée accidentellement. Etude d'informatique judiciaire*, thèse Montpellier, 1983.

⁶⁶⁸ Voir Tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires.

précisé que les montants proposés ne doivent pas être alloués d'office et qu'ils peuvent être augmentés ou diminués compte tenu de circonstances spécifiques et concrètes telles que l'âge des intéressés, l'enfant unique, l'enfant confié à la garde d'un des parents lors d'un divorce, marié-non marié, parrain-marraine, les circonstances du décès, la durée de la relation, etc.

SOUS-SECTION 3 : LES MODES D'INDEMNISATION

L'indemnisation peut être réalisée sous la forme d'un capital, d'une rente ou d'un montant forfaitaire attribué par point.

La capitalisation est la méthode la plus utilisée dans l'évaluation des préjudices permanents subis résultant des incapacités importantes ou du décès. La capitalisation consiste dans la conversion en capital des rentes temporaires à verser à la personne lésée durant toute la période d'indemnisation. Les calculs de capitalisation se font selon les procédés actuariels en tenant compte du revenu de la victime, des taux d'intérêts prévisibles, de l'érosion monétaire et de la durée du paiement des indemnités. Le taux d'intérêts considéré est actuellement de 3 % et la durée du paiement des indemnités est déterminée suivant les tables de mortalité les plus récentes⁶⁶⁹.

Dans la pratique, l'évaluation par capitalisation est exceptionnelle pour les incapacités inférieures à 10 %. Elle est dominante pour les incapacités supérieures à 15 %. Entre 10 % et 15 % d'incapacité la méthode d'évaluation est incertaine.⁶⁷⁰ La troisième version du tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires proposait une indemnisation par point pour les victimes souffrant d'une incapacité de 0 à 14 %⁶⁷¹. La quatrième version du tableau a porté la limite du pourcentage d'incapacité à 15%. Elle prévoit aussi un recours à la méthode de capitalisation même pour des pourcentages inférieurs à 15 % lorsqu'il existe une certitude que les lésions entraîneront une diminution

⁶⁶⁹ On préconise l'utilisation des tables Levie dont la dernière version a été récemment publiée. Voir G. LEVIE, *Tables de mortalité 1998-2000* (ouvrage publié en collaboration avec F. et D. LEVIE), Bruylant, Bruxelles, 2003.

⁶⁷⁰ J.L. FAGNART, *La responsabilité civile, Chronique de jurisprudence 1985-1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p.114.

⁶⁷¹ Le tableau indicatif des dommages et intérêts forfaitaires suggère des montants forfaitaires à appliquer lorsque le degré d'incapacité ou d'invalidité permanente est compris entre 0 et 14 %. Ces derniers dépendent de l'âge de la victime, de la gravité des lésions et du degré d'invalidité ou d'incapacité.

importante et irrémédiable de la capacité économique pendant une longue période.

La rente indexée est aussi utilisée dans l'indemnisation des personnes gravement accidentées. Cette méthode présente de multiples avantages⁶⁷². La victime est protégée contre les inconvénients liés à la gestion d'un capital. En outre, la rente étant régulièrement indexée, la valeur de l'indemnité est proche de la réalité économique du moment au cours duquel elle est perçue.

L'indemnisation peut être réalisée sous forme d'un montant déterminé de manière forfaitaire. C'est la méthode préconisée par le tableau indicatif pour les petites incapacités ou, en général, pour les dommages impossibles à évaluer *in concreto*.

⁶⁷² Voir G. LEVIE, « Aspects social et juridique du paiement sous forme de rente, des indemnités dues du chef d'accidents de droit commun », *J.T.*, 1958, pp.645 et s. ; « Quelle est la forme la plus adéquate du paiement des indemnités dues du chef d'accidents de droit commun », *J.T.*, 1961, p.399 ; D. de CALLATAY, « De l'allocation et de la révision des rentes indexées allouées en réparation de préjudices corporels en droit commun », *Annales de Droit de Louvain*, 1988, pp.211 ; R. DALCQ, « L'indemnisation sous forme de rentes indexées, bilan et perspectives » dans *Problèmes actuels de la réparation du dommage corporel*, Bruxelles, Bruylant, 1993, pp.241-258 ; « Capital ou rente indexée », *Revue belge du dommage corporel*, vol.21, 1-2, 1994, p.41.

CHAPITRE II : L'AMÉLIORATION DE LA PROCÉDURE D'INDEMNISATION

L'exercice d'une action judiciaire est un véritable parcours de combattant. Le premier obstacle auquel est confrontée la victime qui demande l'indemnisation par voie judiciaire est l'accès à la justice. Ce problème se présente sous de multiples aspects : ignorance du droit, insuffisance des moyens pour régler les frais du procès ou payer les honoraires d'un avocat, la lenteur liée à l'engorgement des tribunaux, etc. En matière de la circulation routière, l'insuffisance d'accès à la justice est ressentie de manière particulière à cause du grand nombre d'accidents. Le contentieux relatif aux accidents de la route figure parmi ceux qui encombrant le plus les tribunaux. Depuis 1994, le législateur belge a placé tous les litiges relatifs aux accidents de la route sous la compétence du tribunal de police alors qu'ils étaient répartis entre les juges de paix, les tribunaux de première instance, les tribunaux correctionnels et les tribunaux de commerce. Il est compréhensible que le tribunal de police ne pouvait pas efficacement remplir ses nouvelles missions dès lors qu'il n'avait pas bénéficié d'un personnel supplémentaire. L'inaptitude de la justice publique à régler rapidement les affaires liées à la circulation routière avait amené certains justiciables à recourir à la justice privée en instaurant un système d'arbitrage.⁶⁷³

En France, la loi du 5 juillet 1985 avait déjà apporté une amélioration remarquable à la procédure de réparation en imposant à l'assureur une obligation de présenter une offre d'indemnisation à la victime dans les huit mois de l'accident. Cette obligation est assortie de sanctions sévères. Sous l'inspiration de la quatrième directive, la loi belge du 22 août 2002 a également instauré une procédure contraignante d'offre d'indemnisation à la personne lésée dans de brefs délais.

⁶⁷³ D. de CALLATAY, « Arbitrage et circulation routière », *R.G.A.R.*, 1999, n°13247 ; J-L. FAGNART & J-F. DROOGHENBROECK, « Les défis de l'arbitrage en matière d'accident de la circulation routière », *R.G.A.R.*, 2000, n°13274.

SECTION 1 : PROBLÈME D'ACCÈS À LA JUSTICE

De manière générale, les justiciables ne sont pas satisfaits du fonctionnement de la justice ; ils la trouvent peu accessible. Pourtant, l'accès à la justice correspond à une exigence de la société. Le besoin de justice ne se réduit pas à l'accès aux juridictions, il comprend aussi l'accès au droit. Le citoyen a un profond désir de mieux connaître la règle de droit et ses droits. L'accès au droit est intimement lié à l'accès à la justice parce qu'il faut connaître le droit pour saisir le juge et c'est la décision de ce dernier qui permet de restaurer le droit⁶⁷⁴. L'accès à la justice suppose dès lors l'accès au droit.

Entre l'assureur et la victime, l'accès à la justice et au droit est notoirement inégal. Pour que le droit soit véritablement accessible à la victime, il faut que celle-ci sache que ses droits ont été violés et qu'elle a la possibilité d'intenter une action en justice. Très souvent, ce n'est malheureusement pas le cas.⁶⁷⁵ Les victimes sont généralement ignorantes de leurs possibilités de faire valoir leurs droits alors qu'en face d'elles, il y a l'assureur de responsabilité automobile, un justiciable juridiquement très bien outillé. Face à cet adversaire redoutable, la victime doit, en plus, franchir des obstacles d'ordre culturel et financier. En effet, la complexité de la justice, due en partie à l'inflation des textes législatifs et réglementaires, freine indéniablement de nombreuses victimes. Souvent, celles-ci hésitent d'engager une procédure à cause de l'ignorance du droit. Cette complexité juridictionnelle est difficilement vécue par les victimes de dommages corporels qui souhaitent être indemnisées rapidement.

Un autre obstacle tout aussi important est le caractère onéreux de l'action en justice. L'accès à la justice est limité par le coût qu'engendre le procès, comprenant notamment les honoraires de l'avocat et des experts. Or, ce recours à un professionnel du droit s'avère généralement nécessaire compte tenu de la complexité de la réglementation. Sans avocat, les divers mécanismes juridiques protecteurs des victimes seraient inutiles car leur existence et leur mise en œuvre seraient ignorés.

⁶⁷⁴ M.-A. FRISON-ROCHE, « Principes et intendance dans l'accès au droit et l'accès à la justice », *J.C.P.*, 1997, doct.4051, n°4, p.408.

⁶⁷⁵ A. TUNC, « En quête de justice », *accès à la justice et Etat providence* (ouvrage collectif sous la direction de M.CAPPELLETTI), Paris, Economica, 1984, p.408.

Aux obstacles psychologique et financier s'ajoute le problème des délais nécessaires pour obtenir un jugement. Cette question relève du fonctionnement de la justice car la durée excessive des procédures résulte, pour une grande part, de l'encombrement des tribunaux⁶⁷⁶. Le besoin d'une indemnisation rapide contribue encore à dissuader la victime d'engager une action en justice car la rapidité est essentielle dans le domaine de la réparation des dommages corporels. La personne blessée se trouvant dans l'incapacité de continuer à gagner des revenus pour assurer leur survie, la veuve ou les orphelins qui ont perdu leur soutien financier ont besoin d'un secours rapide. Dans leur immense majorité, les victimes d'accidents corporels craignent de longs procès. Elles préfèrent recourir au règlement amiable lequel leur permet d'obtenir peu de dommages-intérêts plus faibles mais dans de meilleurs délais⁶⁷⁷.

SECTION 2 : ORGANISATION D'UNE PROCÉDURE TRANSACTIONNELLE OBLIGATOIRE EN FRANCE

La voie transactionnelle est la plus avantageuse pour les victimes car elle permet d'éviter la lenteur et le coût du procès en indemnisation. En France, la loi du 5 juillet 1985 impose une procédure transactionnelle aux parties⁶⁷⁸. Ce n'est qu'après l'échec de la transaction qu'elles peuvent entamer une procédure judiciaire.

§1. L'ASSUREUR EST TENU DE PRÉSENTER L'OFFRE

Aux termes de l'art.12 de la loi du 5 juillet 1985, l'assureur de la responsabilité civile du fait du véhicule impliqué dans l'accident est obligé de présenter l'offre à la victime. Même lorsque l'assureur désigné peut invoquer une exception de garantie légale ou contractuelle, il doit faire une offre pour le compte de qui il appartiendra. Ainsi, cette exception ne servira pas de prétexte pour retarder l'indemnisation des victimes.

En cas d'implication de plusieurs véhicules, l'offre émane de l'assureur mandaté par les autres. Une convention « *indemnisation pour compte d'autrui* »⁶⁷⁹, entrée en

⁶⁷⁶ G. BLONDEEL, « Des emplâtres sur l'arriéré judiciaire ? », *J.T.*, 1989, p.553.

⁶⁷⁷ G. VINEY, *Les obligations, La responsabilité : effets*, Paris, L.G.D.J., 1988, n°271.

⁶⁷⁸ A l'origine, cette procédure était réservée à la réparation des dommages corporels. Une loi du 1^{er} août 2003 a étendu son champ d'application en y incluant la réparation des dommages matériels.

⁶⁷⁹ Voir Convention « indemnisation pour le compte d'autrui (I.C.A.) », *R.G.A.T.*, 1986, p.490 ; F.R.

vigueur le 1^{er} janvier 1986, organise les relations entre assureurs lorsqu'ils sont plusieurs à être appelés à l'indemnisation des victimes. La convention précise que l'assureur mandaté pour indemniser les victimes est celui dont l'assuré impliqué encourt la plus grande part des responsabilités. Un recours en contribution s'exerce contre les autres assureurs selon la part de responsabilité de chacun des assurés dans l'accident. Le règlement des litiges entre assureurs est soumis à une commission d'application chargée d'assurer le bon fonctionnement de la convention. En cas d'échec, une commission d'arbitrage peut décider de mettre à la charge d'un assureur des dommages-intérêts à la mesure du préjudice subis par un autre assureur impliqué. L'Etat est également tenu par la procédure d'offre dans les situations où il demeure son propre assureur. De même, le Fonds de Garantie automobile est obligé de présenter l'offre à la victime lorsqu'il n'y a aucun assureur pour le compte de qui il appartiendra.

§2. LES BÉNÉFICIAIRES DE L'OFFRE

Le bénéficiaire désigné par l'art. 12 est la personne qui a subi une atteinte à sa personne. Si la victime directe est décédée, les bénéficiaires de l'offre sont ses héritiers ou son conjoint. L'offre est adressée à la victime directe, à ses héritiers ou à son conjoint sans que ces derniers doivent en faire la demande. D'autres victimes peuvent bénéficier également de l'offre mais contrairement à la première catégorie, ces dernières sont tenues d'adresser préalablement la demande à l'assureur.

Les tiers-payeurs bénéficient aussi de l'offre pour le montant de leur recours subrogatoire.⁶⁸⁰

§3. L'OBLIGATION DE SE SOUMETTRE À UN EXAMEN MÉDICAL⁶⁸¹

La victime est tenue de se soumettre à l'examen médical pour la description du préjudice corporel subi. Ainsi, elle doit être avisée, au moins quinze jours à l'avance, de l'identité et des titres du médecin choisi, de la date et du lieu de l'examen médical

MOUTERDE, « Lire l'I.C.A. », *Argus*, 1987, p.3090 ; G. DEFRANCE, « Carambolages : améliorer les indemnisations grâce aux conventions », *Argus*, 13 mars 1998, p.28.

⁶⁸⁰ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1998, p.621.

⁶⁸¹ R. BARROT, « L'examen médical préalable à l'offre d'indemnité », *Gaz. Pal.* du 27 avril 1986, p.2 ; M. OLIVIER, « L'examen médical de la loi du 5 juillet 1985 : une expertise innommée ? », *Gaz. Pal.* du 23 janvier 1987, p.2 ; M. OLIVIER, « La collaboration entre l'assureur et son médecin conseil dans le règlement amiable des sinistres corporels graves », *R. F.D.C.*, 1985, p.381.

ainsi que du nom de l'assureur pour le compte duquel il est fait. En outre, l'assureur doit informer la victime qu'elle peut se faire assister par un conseil de son choix. Lorsque la victime récusé le médecin choisi par l'assureur, celui-ci peut demander au juge des référés de désigner un autre médecin.⁶⁸² Le médecin examinateur adresse un exemplaire du rapport à l'assureur, à la victime et, le cas échéant, au médecin qui a assisté celle-ci, dans un délai de 20 jours à compter de l'examen médical.⁶⁸³

La transmission du rapport à la victime ne pose aucun problème relatif au secret médical car ce dernier est un droit pour la victime et non une prérogative du médecin. Par contre, la déontologie médicale soulève des difficultés lorsque le rapport est très sévère sur le pronostic vital ou sur des perspectives d'invalidités définitives et traumatisantes pour la victime. Sous cet angle, la transmission du rapport à l'assureur constitue une dérogation réglementaire au secret médical, dans l'intérêt de la victime. Cette dernière devrait y consentir. Pour résoudre ce problème, la transmission du dossier devrait être normalement adressée au service médical de l'assureur et ce service ne devrait informer les responsables du règlement des sinistres que sur les éléments utiles à l'indemnisation.

§4. LE DÉLAI DE L'OFFRE ET SANCTION DU RETARD

La procédure d'offre d'indemnité instaurée par la loi du 5 juillet 1985 a pour but d'accélérer l'indemnisation des victimes. Il en résulte que le respect des délais revêt une importance capitale. Pour combattre l'inertie de l'assureur, tout retard entraîne des sanctions.

Lorsque l'offre doit être adressée aux victimes directes, la consolidation constitue un fait essentiel dans le calcul des délais. En principe, le délai d'offre est de huit mois à compter de l'accident. L'offre peut avoir un caractère provisionnel dans l'hypothèse où l'assureur n'a pas été informé de la consolidation de l'état de la victime dans les trois mois de l'accident. Dans ce cas, l'offre définitive doit intervenir dans un délai de cinq mois suivant la date à laquelle l'assureur a été informé de cette consolidation.

⁶⁸² Art. 6 du décret précité.

Si l'offre est destinée aux victimes par ricochet, le délai d'offre est de huit mois à compter de leur demande d'indemnisation.

Au cas où le débiteur serait le Fonds commun de Garantie, celui-ci doit faire une offre dans un délai de huit mois à compter du jour où il a reçu les éléments justifiant son intervention.⁶⁸⁴

Pour éviter l'application des sanctions non justifiées du fait du non-respect des délais d'offre d'indemnité, la loi organise des suspensions et des prorogations de délais lorsque l'assureur a des motifs valables de ne pas pouvoir présenter l'offre dans les délais impartis. Ainsi, lorsque l'assureur n'a pas été informé de la survenance de l'accident dans un délai d'un mois, le délai d'offre est suspendu jusqu'au jour où il en prend connaissance⁶⁸⁵. Quand la victime décède plus d'un mois après le jour de l'accident, le délai d'offre d'indemnité est prorogé du temps compris entre la date de l'accident et le jour du décès, diminué d'un mois.⁶⁸⁶

En cas de réponses incomplètes ou de défaut de réponse de la victime aux demandes qui lui sont adressées, le délai d'offre est suspendu jusqu'à la réception des renseignements demandés.⁶⁸⁷ Si la victime refuse de se soumettre à l'examen médical ou conteste le choix du médecin par l'assureur, le délai d'offre est prorogé d'un mois pour la désignation d'un médecin-expert par le juge des référés.⁶⁸⁸ La victime domiciliée à l'étranger bénéficie toujours d'une prorogation d'un mois⁶⁸⁹.

Lorsque l'offre n'a pas été faite dans les délais impartis, le montant de l'indemnité offerte par l'assureur ou alloué par le juge à la victime produit, de plein droit, un intérêt égal au double du taux d'intérêt légal, à compter de l'expiration du délai et jusqu'au jour de l'offre ou du jugement définitif. Cette pénalité peut cependant être

⁶⁸³ Art.17 du décret précité.

⁶⁸⁴ Art.11 de la loi du 5 juillet 1985.

⁶⁸⁵ Art.1^{er} du décret précité.

⁶⁸⁶ Art.2 du décret précité.

⁶⁸⁷ Art.4 du décret précité.

⁶⁸⁸ Art.6 du décret précité.

⁶⁸⁹ Art.7 du décret précité.

réduite par le juge en raison des circonstances non imputables à l'assureur.⁶⁹⁰

§5. LE CONTENU DE L'OFFRE ET SANCTION DE L'OFFRE INSUFFISANTE

Aux termes de l'art.12 de la loi du 5 juillet 1985, l'offre comprend tous les éléments indemnissables du préjudice, y compris les éléments relatifs aux dommages aux biens lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'un règlement préalable.

L'art. 17 de la loi précitée dispose que « *Si le juge qui fixe l'indemnité estime que l'offre proposée par l'assureur était manifestement insuffisante, il condamne d'office l'assureur à verser au Fonds de Garantie Automobile... une somme au plus égale à 15 pour 100 de l'indemnité allouée, sans préjudice des dommages et intérêts dus de ce fait à la victime* ». Au début, les assureurs avaient l'inquiétude de voir le caractère flou de l'expression « manifestement insuffisant » entraîner des interprétations abusives mais cela n'a pas été le cas ; il existe fort peu de contentieux à ce sujet.⁶⁹¹

§6. LA PROTECTION DES VICTIMES

La procédure de transaction obligatoire est guidée par le souci de protection des victimes. Dès sa première correspondance, l'assureur est tenu, à peine de nullité relative de la transaction envisagée, d'informer la victime, qu'elle peut obtenir sur simple demande la copie d'enquête de police ou de gendarmerie et qu'elle peut, à son libre choix, se faire assister d'un avocat et en cas d'examen médical, d'un médecin⁶⁹². Il convient de souligner que même dans le cadre d'une procédure transactionnelle, l'avocat joue un rôle considérable ; il guide la victime dans ses démarches avec l'assureur et il l'aide à relever ainsi qu'à évaluer les préjudices dont la réparation est demandée.

La loi assure la protection des mineurs ou des majeurs en tutelle en faisant intervenir le conseil de famille ou le juge des tutelles dans tout projet de transaction qui les intéresse. Toute clause par laquelle le représentant légal se porte fort de la ratification

⁶⁹⁰ Art.16 de la loi précitée.

⁶⁹¹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, Paris, Dalloz, 1998, p.626.

⁶⁹² Art.13 de la loi précitée.

par l'incapable est sanctionnée par une nullité absolue.⁶⁹³

En outre, la victime bénéficie d'un droit de dénonciation de la transaction. Aux termes de l'art. 19 de la loi du 5 juillet 1985, « *la victime peut, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dénoncer la transaction dans les quinze jours de sa conclusion.*

Toute clause de la transaction par laquelle la victime abandonne son droit de dénonciation est nulle ».

§7. LE DÉLAI DE PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ

Le paiement des sommes convenues doit intervenir dans un délai d'un mois après l'expiration du délai de dénonciation, soit un mois et quinze jours après la conclusion de la transaction. Si le paiement n'a pas lieu endéans ce délai, les sommes non versées produisent, de plein droit, un intérêt au taux légal majoré de moitié durant deux mois et au double du taux légal, par la suite.⁶⁹⁴

En cas de condamnation judiciaire exécutoire, même par provision, le taux d'intérêt légal est majoré de 50 pour 100 à l'expiration d'un délai de deux mois, et il est doublé à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour de la décision de justice lorsque celle-ci est contradictoire, et dans les autres cas, du jour de la notification de la décision.⁶⁹⁵

§8. LES MÉRITES ET LES LACUNES DE LA PROCÉDURE OBLIGATOIRE DE TRANSACTION⁶⁹⁶

Deux objectifs de la loi du 5 juillet 1985 ont été atteints : le pourcentage des transactions s'est accru et les délais de règlements transactionnels sont tombés à une vingtaine de mois en moyenne alors qu'ils sont encore à près de 40 mois pour les décisions judiciaires. De ce côté, les avantages de cette procédure sont incontestables.

⁶⁹³ Art.18 de la loi précitée.

⁶⁹⁴ Art.20 de la loi précitée.

⁶⁹⁵ Art. 21 de la loi précitée.

⁶⁹⁶ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Précis de droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, 4è éd.,

En revanche, les méthodes de détermination et d'évaluation des préjudices dans les règlements transactionnels soulèvent des critiques notamment à cause des dérives dues à l'effacement du caractère contradictoire dans la procédure de transaction. La victime arrive généralement sans conseil, ni médical, ni juridique, à l'examen médical diligenté par le médecin-conseil de la compagnie d'assurance qui tient lieu d'expertise ; elle est rarement assistée d'un avocat dans l'élaboration de la transaction. L'obligation de présenter l'offre d'indemnité, à charge de l'assureur, dispense la victime de formuler une demande. Toutefois, elle présente l'inconvénient de transférer la détermination et l'évaluation des préjudices réparables de la victime à l'assureur⁶⁹⁷.

Certes, la victime a le droit de se faire assister par un conseil de son choix mais les honoraires restent sous sa charge. Dans ces conditions, la mise en œuvre de ce droit nécessite, en plus, des moyens économiques qui manquent parfois chez les victimes. Le législateur aurait mieux protégé les victimes en incluant ces honoraires dans la somme des frais occasionnés par l'accident et, par conséquent, parmi les préjudices indemnisables.

Comme le fait remarquer Mme Y. LAMBERT-FAIVRE, « *l'indemnisation des dommages corporels d'accidents de la circulation illustre la situation dominante extrême d'un débiteur professionnel économiquement puissant, compétent, structuré, entouré de conseils efficaces, élaborant des conventions unilatérales d'indemnisation non concurrentielles, face à une victime affaiblie par l'accident, seule, incompétente, mal informée, pas conseillée, et dont le dilemme se résume trop souvent à accepter une transaction très désavantageuse, ou à tenter l'aventure lente et compliquée d'une procédure judiciaire* »⁶⁹⁸.

Ainsi, l'auteur suggère, à juste titre, le rétablissement de l'équilibre en donnant aux victimes les moyens juridiques et économiques de défendre leurs droits. De leur côté, les associations des victimes demandent soit que la victime soit assistée d'un avocat ou d'un conseil dès lors que l'I.P.P. est supérieure à 10 %, soit que la transaction soit l'objet d'une homologation judiciaire dès que l'IPP est supérieure à 10 %⁶⁹⁹. Il convient

Paris, Dalloz, 2000, pp. 636-637.

⁶⁹⁷ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1998, p.628.

⁶⁹⁸ *Idem.*

⁶⁹⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Précis de droit du dommage corporel, Systèmes d'indemnisation*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 2000, p.637.

de remarquer que l'IPP n'est connue qu'au moment de la consolidation. Or, l'assistance d'un avocat ou d'un conseil est souvent nécessaire même bien avant cette étape. En outre, la condition de l'homologation judiciaire risque de ramener le problème de lenteur de la justice dans la procédure d'indemnisation. L'assistance d'un avocat pendant tout au long de la procédure et l'inclusion de ses honoraires parmi les préjudices indemnisables est une mesure suffisante pour éviter les dérives de la transaction obligatoire instaurée par la loi Badinter.

SECTION 4 : LA PROCÉDURE D'INDEMNISATION MISE EN PLACE EN BELGIQUE PAR LA LOI DU 22 AOÛT 2002⁷⁰⁰

Parmi les reproches souvent formulés à l'encontre des systèmes d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière figure, en bonne place, la lenteur dans le règlement des sinistres. Dans la plupart des pays européens, les assureurs ont apporté une contribution à l'amélioration de la situation des victimes en mettant sur place de nouveaux procédés d'indemnisation sans pour autant modifier fondamentalement le fonctionnement du mécanisme d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile. Ils ont conclu des conventions afin d'accélérer la réparation des dommages. Les unes sont relatives au règlement des dommages matériels et les autres à la réparation des préjudices corporels. Il en était également ainsi en Belgique avant les modifications de la loi du 21 novembre 1989, introduites par la loi du 22 août 2002⁷⁰¹. La plus grande faiblesse de ces conventions résidait dans le fait que leur application dépendait, en grande partie, de la bonne volonté des assureurs. Leurs dispositions n'étaient pas contraignantes. La loi du 22 août 2002 a instauré une procédure accélérée dans le règlement des sinistres. L'assureur est obligé de présenter une offre d'indemnisation aux victimes dans un délai de trois mois et cette obligation est assortie

⁷⁰⁰ Pour plus de détails, voir P-H. DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre et délais de règlements » in *Du neuf en assurance R.C. automobile* (Actes non encore publiés du colloque organisé le 29 janvier 2004 aux FUSL sous la direction des Professeurs B. DUBUISSON et P. JADOUL, pp.135 et s.

⁷⁰¹ Concernant la situation antérieure, voir H. de RODE & B. DUBUISSON, « L'expertise et l'assurance », L'expertise (ouvrage collectif sous la direction de Bernard DUBUISSON et Jacques VAN COMPERNOLLE), Bruxelles, Bruylant, 2002 ; B. DE BEER DE LAER, « Le système de règlement des sinistres dégâts matériels en responsabilité civile véhicules automoteurs », *R.G.A.R.*, 1975, n° 9432 ; M. VANDENBERGHE, « Evolution de la convention R.D.R. », *R.G.A.R.*, 1989, n°11528 ; M. FONTAINE, *Droit des assurances*, 2^{éd.}, Bruxelles, Larcier, 1996 p.452.

de sanctions très sévères.

§1. ACCÉLÉRATION DE LA PROCÉDURE D'INDEMNISATION

La loi du 22 août 2002 a inséré dans la loi du 21 novembre 1989 une section 2 intitulée « *des dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action* ». Aux termes de ces dispositions, l'entreprise d'assurances de la personne qui a causé l'accident ou l'entreprise d'assurances du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident ou leur représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter une offre d'indemnisation motivée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation.

L'assureur est tenu de présenter l'offre si la responsabilité ou l'application de l'article 29 bis n'est pas contestée et si le dommage n'est pas contesté et a été quantifié. Lorsque le dommage est quantifiable⁷⁰² mais n'est pas encore entièrement quantifié, l'entreprise d'assurances doit présenter une offre d'avance dans le délai de trois mois à compter de la date de présentation de la demande d'indemnisation. L'avance porte sur les frais déjà exposés, la nature des lésions, la douleur endurée, le préjudice résultant des périodes d'incapacité temporaire déjà écoulées et le préjudice le plus probable pour l'avenir. Ce dernier préjudice peut être limité au préjudice le plus probable en analysant la situation de la victime trois mois suivant la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation⁷⁰³. Il convient de noter que l'énumération des postes sur lesquels l'avance porte, n'est pas limitative. Elle peut porter sur les chefs de préjudices déjà évaluables⁷⁰⁴.

La loi Badinter accorde une meilleure protection à la victime en ce sens que la présentation de l'offre n'est pas conditionnée à la demande de la personne lésée. Le législateur français accorde une faveur à la personne lésée en rendant sa dette portable

⁷⁰² Je suis d'accord avec Paul-Henri DELVAUX qui considère que cet adjectif est superflu. Voir P-H. DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre et délais de règlement », *op. cit.*, p.9.

⁷⁰³ Article 13 §1^{er} inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁰⁴ Voir dans le même sens Paul-Henry DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre et délais de règlement », *op. cit.*, p.9.

alors qu'une dette est, en principe, quérable. Il incombe au créancier d'une dette de réclamer son paiement. En revanche, la loi belge est plus favorable à la personne lésée sur le plan des délais car l'offre d'indemnisation doit être présentée dans un délai de trois mois après la demande alors que la loi française accorde un délai de 8 mois à l'assureur.

Quand bien même la responsabilité ou l'application de l'article 29 bis serait contestée ou n'aurait pas été clairement établie, l'assureur de la personne ayant causé l'accident ou l'assureur du propriétaire, du détenteur ou du conducteur du véhicule impliqué dans l'accident ou leur représentant chargé du règlement des sinistres est obligé de réagir rapidement à la demande d'indemnisation. La loi l'oblige à donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande dans un délai de trois mois à compter de la date de sa présentation. La même obligation s'impose lorsque dommage est contesté ou n'est pas entièrement quantifiable⁷⁰⁵.

§2. SANCTIONS DE L'OBLIGATION

Si aucune offre n'est présentée dans le délai imparti, l'assureur est tenu de plein droit au paiement d'une somme complémentaire, calculée au taux d'intérêt légal sur le montant de l'indemnisation ou de l'avance offerte par l'entreprise d'assurances ou octroyée par le juge à la personne lésée. Cette somme complémentaire est calculée pendant un délai qui court du jour suivant l'expiration du délai de trois mois jusqu'au jour suivant la réception de l'offre par la personne lésée ou, le cas échéant, jusqu'au jour où le jugement ou l'arrêt par lequel l'indemnisation accordée, est coulé en force de chose jugée. La même sanction est applicable lorsque le montant proposé dans l'offre n'est pas liquidé dans les 30 jours ouvrables qui suivent l'acceptation de l'offre par la personne lésée. La somme complémentaire à payer est alors calculée pendant un délai qui court du jour suivant l'acceptation jusqu'au lendemain du jour où la somme a été effectivement versée. Une sanction identique à la précédente est infligée à l'assureur qui propose une offre manifestement insuffisante⁷⁰⁶. Dans ce cas, la somme complémentaire que l'assureur est obligé de payer à la personne lésée est calculé sur base de la différence entre le montant proposé dans l'offre et le montant mentionné dans le

⁷⁰⁵ Article 14 § 1^{er} inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

jugement relatif à cette offre, coulé en force de chose jugée. Le délai pendant lequel la somme est calculée court à partir du lendemain de l'expiration du délai de trois mois suivant la demande d'indemnisation jusqu'au jour du jugement.⁷⁰⁷ Il apparaît que la présentation de la demande d'indemnisation et l'acceptation de l'offre par la personne lésée produisent des effets importants alors que le législateur n'a imposé aucune forme particulière pour leur expression. La constitution d'une preuve de ces actes est d'une grande importance pour la personne lésée et l'assureur.

L'assureur qui ne réagit pas à la demande d'indemnisation alors même qu'il aurait des motifs fondés à faire valoir contre la personne lésée est sanctionné. Si aucune réponse motivée n'est donnée dans un délai de trois mois, l'assureur est tenu de plein droit au paiement d'une somme forfaitaire de 250 euros par jour. Cette somme est due à partir du jour où la personne lésée a rappelé l'échéance à l'assureur ou à partir du jour où l'assureur a été averti par le Fonds commun de garantie automobile⁷⁰⁸. Elle cesse d'être due le jour suivant la réception de la réponse motivée ou de l'offre motivée d'indemnisation⁷⁰⁹.

La sanction du retard dans la présentation de l'offre s'applique à l'assureur sans qu'aucun rappel ne soit nécessaire⁷¹⁰. Par contre, l'application de la sanction liée au retard dans la communication d'une réponse motivée à la personne lésée, dans les hypothèses prévues par l'article 14, § 1^{er}⁷¹¹, nécessite un avertissement. L'absence de promptitude, dans l'application de la sanction, contredit l'expression « *de plein droit* », utilisé par l'article 14, pour des raisons d'équité. La somme complémentaire de 250 euros par jour est si alléchante que la personne lésée pourrait être tentée de se complaire

⁷⁰⁶ C'est par une décision du tribunal qu'il sera établi que l'offre était manifestement insuffisante.

⁷⁰⁷ Article 13 §2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁰⁸ Il convient de remarquer que la loi du 22 août 2002 a augmenté les cas dans lesquels le Fonds commun de garantie automobile peut intervenir. Ainsi, le Fonds peut intervenir notamment lorsque l'entreprise d'assurances qui devait intervenir n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres et lorsque, dans un délai de trois mois, elle n'a pas donné de réponse motivée à la demande d'indemnisation. Avant d'intervenir, le Fonds informe immédiatement l'entreprise d'assurance du véhicule dont la participation a causé l'accident. Voir article 19 bis-13 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁰⁹ Article 14 §2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷¹⁰ Voir article 13, §2 de loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷¹¹ « ...Lorsque :

-la responsabilité ou l'application de l'article 29 bis est contestée ou n'a pas été clairement établie, ou que

dans l'attentisme, en misant sur la distraction de l'assureur afin de bénéficier de la rigueur de la loi ⁷¹². Pour éviter qu'une sanction aussi sévère⁷¹³ ne s'abatte sur un assureur de bonne foi, le législateur exigea que son application soit précédée par un rappel.

§3. LES LIMITES DE LA PROCÉDURE D'OFFRE INSTAURÉE PAR LA LOI DU 22 AOÛT 2002.

La présentation de l'offre d'indemnisation est subordonnée à la condition que la responsabilité de l'assuré ou l'application de l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 ne soit pas contestée. A cette condition, la personne obligée de présenter l'offre pourrait tenter de se dérober à la procédure en se mettant à contester la responsabilité ou l'application de l'article 29 bis quand bien même elle serait incontestable. Une telle hypothèse n'a pas été envisagée par la loi. Dans cette situation, la seule voie pour la personne lésée d'être indemnisée au titre du dommage résultant du retard que l'indemnisation a pris, à cause de la contestation sans fondement, engagée par l'assureur, serait d'intenter une action en réparation sur le fondement de l'abus du droit⁷¹⁴.

La procédure de règlement des sinistres imposée par le législateur belge en matière d'accidents de la circulation routière contribue beaucoup à l'accélération de l'indemnisation des victimes. La loi prévoit des sanctions dissuasives afin de combattre l'inertie de l'assureur. Toutefois, seules les victimes d'accidents survenus sur le territoire belge sont suffisamment protégées car, pour elles, toute la procédure se déroulera conformément à la loi belge. Sur le plan interne, la procédure instaurée constitue donc un progrès indéniable dans la protection des victimes.

Concernant les victimes d'accidents survenus en dehors de la Belgique, la protection apportée par la loi du 22 août 2002 est jugée insuffisante. La procédure instaurée ne sera

-le dommage est contestée ou n'est pas entièrement quantifié ou quantifiable. »

⁷¹² Voir l'exposé des motifs de la loi du 22 août 2002.

⁷¹³ D'après les calculs de P-H. DELVAUX, la somme de 250 euros par jour de retard correspond à l'intérêt produit par un capital d'à peu près 1.300.000 euros, placé au taux d'intérêt légal qui revient actuellement à 7 %.

⁷¹⁴ Voir dans le même sens, P-H. DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre

efficace qu'au niveau des négociations précédant le procès. L'action en réparation se déroulera dans le pays du lieu de l'accident et suivant la loi de ce pays. Il y a lieu de craindre que les victimes d'accidents survenus en dehors du territoire belge subissent une pression de la part du représentant de l'assureur R.C.Auto du véhicule impliqué afin de les pousser à accepter une indemnité dérisoire plutôt que d'être confrontées aux difficultés relatives à la direction d'un procès en pays étranger. Cette faiblesse⁷¹⁵ vient de la quatrième directive que la loi 22 août 2002 a transposé en droit belge. Il est reproché à cette directive de ne pas avoir atteint l'objectif qu'elle s'était fixée, à savoir celui de faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents survenus en dehors de leur pays de résidence. Certes, la directive a accordée une action directe à la victime, elle a réalisé un rapprochement entre la personne lésée et l'assureur en imposant la désignation des représentants mais l'action en indemnisation est restée soumise à la loi du pays du lieu de l'accident. La procédure de présentation d'offre organisée en Belgique comporte évidemment cette lacune.

et délais de règlement », *op. cit.*, p.6.

⁷¹⁵ Pour un commentaire plus détaillé, voir P-H. DELVAUX, « Le règlement des sinistres : obligation de faire offre et délais de règlement », *op. cit.*, pp. 18 et s.

TITRE IV : GARANTIES D'INDEMNISATION DANS LE CADRE DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DE RESPONSABILITÉ CIVILE AUTOMOBILE EN DROITS FRANÇAIS ET BELGE

Le droit d'indemnisation de la victime serait faible et illusoire s'il n'était assorti d'aucune garantie. Les victimes couraient le risque d'insolvabilité des auteurs des préjudices qu'elles ont subis et, comme tout créancier chirographaire, elles seraient exposées à la concurrence des autres créanciers. En droits français et belge, le droit à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière est garanti par une obligation d'assurance de la responsabilité civile automobile, une action directe de la victime et un Fonds de garantie automobile. La protection des victimes d'accidents de la circulation routière dans le cadre de l'assurance automobile en France et en Belgique a été caractérisée par la réduction des exclusions, l'introduction et le renforcement de l'action directe et l'extension des missions et de la couverture du Fonds de garantie automobile. Sur ce plan, les droits français et belge constituent les meilleures références.

CHAPITRE I : RENFORCEMENT DE LA GARANTIE PAR L'ACTION DIRECTE DE LA VICTIME

Sans l'action directe, la victime n'est qu'un tiers au contrat d'assurance conclu entre l'assuré et son assureur de responsabilité : conformément au principe de la relativité des conventions, elle ne peut en tirer directement aucun droit. Pour obtenir l'indemnité due par l'assureur, elle n'a qu'à recourir aux mécanismes prévus par le droit commun des obligations. Dans ces conditions, la victime risque non seulement de subir le concours de l'ensemble des créanciers de l'assuré, mais surtout de voir l'indemnité d'assurance anéantie par le passif qui grève le patrimoine du responsable. De cette manière, elle peut se retrouver privée du bénéfice de l'indemnité. Dès lors, pour que l'assurance obligatoire de responsabilité civile puisse pleinement exercer sa fonction sociale de protection des victimes, il a fallu affecter l'indemnité d'assurance à la réparation du préjudice subi par le tiers-lésé. L'introduction de l'action directe en faveur de la victime a permis d'atteindre ce but.

SECTION 1 : INTRODUCTION DE L'ACTION DIRECTE DE LA VICTIME CONTRE L'ASSUREUR RC AUTO EN FRANCE ET EN BELGIQUE

Le souci croissant de protection des victimes a entraîné la transformation du droit de la responsabilité en un droit de réparation et l'instauration des mécanismes destinés à faciliter l'indemnisation des personnes lésées dans le domaine d'assurances de responsabilités. Déjà, les clauses de direction du procès permettaient d'établir un contact direct entre la victime et l'assureur. Une fois la responsabilité de l'assuré établie, l'indemnité était ainsi directement payée à la personne lésée par l'assureur du responsable. Toutefois, la direction du procès ne confère aucun droit à la victime⁷¹⁶. Pour que la personne lésée puisse avoir un droit propre et direct contre l'assureur, il a fallu introduire l'action directe.

En France, la loi du 28 mai 1913 instaura d'abord un privilège sur l'indemnité d'assurance de responsabilité au profit de la victime. Dans un arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation du 17 juin 1926 affirma que cette dernière loi créait

⁷¹⁶ M. FONTAINE, *Le droit des assurances*, Bruxelles, Larcier, 1996, p. 324.

implicitement une action directe en faveur de la personne lésée. Selon la Haute juridiction, en obligeant l'assureur de responsabilité à conserver l'indemnité d'assurance jusqu'à ce que la personne envers qui l'assuré est responsable ait été désintéressée, cette loi avait pour conséquence nécessaire de permettre à cette personne de réclamer directement le paiement à l'assureur. La décision établit ainsi un lien direct entre la victime et l'assureur de responsabilité. Cette solution fut consacrée par la loi du 13 juillet 1930 et l'action directe de la victime à l'égard de l'assureur du responsable fut reconnue dans toutes les assurances de responsabilité civile. En effet, l'article 53 de cette loi, devenu l'art.L124-3 du Code des assurances, dispose : « *l'assureur ne peut pas payer à un autre que le tiers lésé, tout ou partie de la somme due par lui, tant que ce tiers n'a pas été désintéressé, jusqu'à concurrence de la dite somme, des conséquences pécuniaires du fait dommageables ayant la responsabilité de l'assuré.* »

Il apparaît ce texte ne fait pas allusion à une quelconque action directe. Ainsi, une partie de la doctrine contestait le fait que l'article cité ait reconnu l'action directe à la victime. Mais la doctrine majoritaire défendait le contraire, en affirmant que si le législateur avait voulu rejeter l'action directe qu'une jurisprudence bien établie avait consacrée, il l'aurait exprimé clairement sans se limiter à généraliser des textes dont la jurisprudence déduisait officiellement l'existence d'une telle action.⁷¹⁷ La loi n'ayant pas formellement prévu l'action directe, elle ne précisa pas non plus son régime. Ainsi, au début, son efficacité dépendait de l'action de l'assuré contre l'assureur. Elle était susceptible d'être paralysée par les exceptions que l'assureur pouvait opposer à l'assuré. Ces barrières juridiques qui pouvaient entraîner l'inefficacité de l'action directe furent progressivement levées⁷¹⁸ jusqu'à ce que la victime puisse disposer des droits contre l'assureur dont l'assuré lui-même ne peut se prévaloir.

En Belgique, un premier jalon important dans le sens de l'octroi d'un droit propre en faveur des victimes d'accidents a été posé par la loi du 24 mai 1937 qui a introduit l'art.20, 9° dans la loi hypothécaire. Ce texte reconnaissait un privilège sur l'indemnité d'assurance de responsabilité au profit de la victime et de ses ayants droit. Dans deux arrêts du 18 octobre 1945, la Cour de cassation de Belgique affirma que cette loi ne

⁷¹⁷ C. JAMIN, *La notion d'action directe*, Paris, L.G.D.J., 1991, n°s 105 et s.

⁷¹⁸ G. VINEY, *Traité de droit civil, Tome V, Les obligations, La responsabilité : effets*, Paris, L.G.D.J., 1988, n°s 425 et s., pp. 551 et s.

prévoyait pas d'action directe de la personne lésée contre l'assureur.⁷¹⁹ Ainsi, bien que le privilège institué par la loi du 24 mai 1937 renforçât considérablement la créance des victimes, celles-ci pouvaient se voir opposer toutes les exceptions opposables à l'assuré.⁷²⁰

C'est la loi du 1^{er} juillet 1956 qui instaura l'action directe de la victime contre l'assureur de responsabilité civile automobile. Par la suite, cette action fut également reconnue par la loi du 21 novembre 1989 et le mécanisme fut généralisé dans toutes les assurances de responsabilité par la loi du 25 juin 1992.

SECTION 2 : LE RENFORCEMENT DE L'ACTION DIRECTE DE LA VICTIME

En principe, toutes les exceptions dont l'assureur peut se prévaloir contre l'assuré empêchent la victime de bénéficier de la garantie d'assurance. Pour renforcer la protection, les droits français et belge ont donné à l'action directe une certaine autonomie en limitant les situations dans lesquelles l'assureur a la possibilité d'opposer des exceptions aux victimes. La possibilité d'invoquer une exception contre la personne lésée est devenue exceptionnelle et l'inopposabilité des exceptions, la règle.

§ 1. L'INOPPOSABILITÉ DES EXCEPTIONS

Pour éviter que les droits de la victime soient compromis par la négligence ou la mauvaise volonté de l'assuré, la jurisprudence française dut établir une distinction entre les exceptions opposables et inopposables à la victime. Par un arrêt du 15 juin 1931, la Cour de cassation décida que si l'assuré est déchu de ses droits, après la réalisation du sinistre, la victime ne doit plus se voir privée de son droit à réparation, celui-ci étant définitivement acquis au jour de la survenance du fait dommageable.⁷²¹ La Cour considérait qu'à partir de la survenance du sinistre, le droit de la victime se cristallise de manière qu'aucun événement postérieur ne puisse affecter la garantie déjà acquise.

⁷¹⁹ *Pas.*, 1945, I, 240 et 270

⁷²⁰ M.FONTAINE, *Droit des assurances*, 1^{ère} éd., Bruxelles, Larcier, 1975, pp.162-164 ; J.L. FAGNART, « Chron. », *R.C.J.B.*, 1992, pp.54-55.

⁷²¹ Civ.15 juin 1931, *R.G.A.T.*, 1931, p.801, note PICARD ; *S.*, 1932,I, p.169, note ESMEIN ; *D.H.*, 1931, p. 411.

Par la suite, le principe de l'inopposabilité des déchéances aux victimes fut consacré par l'art. R.124-1 du code des assurances qui dispose : « *les polices d'assurances garantissant les risques de responsabilité civile doivent prévoir qu'en ce qui concerne cette garantie, aucune déchéance motivée par un manquement de l'assuré à ses obligations, commis postérieurement au sinistre ne sera opposable aux personnes lésées ou à leurs ayants droits.* »

En matière d'assurance de responsabilité civile automobile, l'inopposabilité des exceptions a été spécialement étendue à des exceptions indépendantes de la date du sinistre. Au-delà de l'inopposabilité qui découle de l'art.R.124-1 précité, les victimes et leurs ayants droit ne peuvent se voir opposer la réduction de l'indemnité, la franchise, les déchéances et certaines exclusions de garanties.⁷²²

En Belgique, l'inopposabilité des exceptions aux victimes d'accidents d'automobiles est aussi la règle. Elle découle de l'art. 16 de la loi du 21 novembre 1989 aux termes duquel : « *Aucune nullité, aucune exception, ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.* »

Cette interdiction s'applique indépendamment du fait que la nullité, l'exception ou la déchéance trouve son origine dans un fait antérieur ou postérieur au sinistre⁷²³.

L'inopposabilité concerne donc tous les moyens de défense que l'assureur peut tirer du contrat d'assurance afin de se libérer de ses obligations envers l'assuré. Toutefois, elle ne vise cependant pas les moyens de défense relatifs à l'existence même ou à l'étendue du contrat. Ont été qualifiées d'exceptions inopposables :

- La suspension de la garantie consécutive au non-paiement de la prime⁷²⁴. Toutefois l'assureur qui délivre un certificat d'assurance sans attendre le paiement de la prime ne peut ultérieurement, pendant la durée de validité du certificat d'assurance, suspendre la garantie et résilier le contrat pour défaut de paiement de la prime⁷²⁵ ;
- La non-couverture du dommage causé intentionnellement⁷²⁶ ou à la suite d'une faute lourde expressément prévue dans la police conformément à l'art. 8 de la loi

⁷²² Art. R.211-13 du code des assurances.

⁷²³ Art. 87, § 1, al. 1 de la Loi du 25 juin 1992.

⁷²⁴ Cass., 13 mars 1961, *Pas.*, 1961, I, 764 ; Cass., 27 février 1973, *A.C.*, 1973, 634.

⁷²⁵ Art. 5, al. 3 de l'A.R. 13 février 1991.

⁷²⁶ Liège, 6 mai 1991, *J.L.M.B.*, 1992, 1127 ; *R.G.A.R.*, 1992, n° 12039.

du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre⁷²⁷ ;

- La clause de conduite exclusive, aux termes de laquelle la garantie est limitée à la responsabilité civile du propriétaire à l'exclusion de tout autre conducteur⁷²⁸ ;
- La réduction de l'indemnité due par l'assureur en cas d'omission ou de déclaration inexacte et non intentionnelle du risque ;
- La réduction de l'indemnité due par l'assureur en cas de non-déclaration d'une aggravation sensible et durable du risque pour autant que l'omission ne puisse être reprochée au preneur d'assurance.⁷²⁹

§ 2. LES EXCEPTIONS OPPOSABLES

L'article 16 de la loi belge du 21 novembre 1989 précité laisserait penser qu'aucune exception n'est opposable à la victime. Le principe de l'inopposabilité des exceptions ne va pas jusqu'à considérer que le droit propre de la victime subsiste même lorsqu'un contrat d'assurance a été annulé ou lorsque son exécution a été suspendue avant le sinistre.

L'assureur peut valablement opposer à la personne lésée l'annulation, la résiliation, l'expiration ou la suspension du contrat pour autant qu'elle soit intervenue avant la survenance du sinistre⁷³⁰. Toutefois, l'assureur reste tenu lorsque le sinistre s'est produit avant l'expiration ou la suspension du contrat d'assurance, même si le fait à l'origine de ladite expiration ou suspension s'était déjà réalisé. De même, la suspension consécutive au défaut de paiement des primes ne peut être opposée aux personnes lésées, si l'assureur a délivré une preuve d'assurance au preneur avant d'avoir reçu le paiement de la prime⁷³¹.

L'assureur peut également opposer les exceptions relatives à l'étendue et à la couverture

⁷²⁷ Cass., 17 mai 1963, *Pas.*, 1963, I, 985.

⁷²⁸ Cour Benelux, 30 novembre 1990, *R.W.*, 1990-1991, 1026-1027, voir aussi l'art. 16, al. 3 de la loi du 21 novembre 1989.

⁷²⁹ Concernant le problème des cyclomoteurs trafiqués qui a suscité des controverses avant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance, voir P. COLLE, *Les contrats d'assurance réglementés*, Bruxelles, Bruylant, 1998, pp. 155 et s.

⁷³⁰ Art. 87, § 1, al. 2, Loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance, M. FONTAINE, *Précis de droit des assurances*, 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 1996, p.446.

⁷³¹ Art. 5, al. 3 de l'A.R. 13 février 1991.

du risque⁷³². Ainsi les victimes peuvent se voir opposer l'exception tirée du fait que la garantie concerne une voiture déterminée qui n'est pas le véhicule à l'origine du sinistre⁷³³ ou que l'accident a été provoqué par un camion principalement équipé pour le transport de marchandises alors que la police d'assurance concerne un véhicule destiné au tourisme ou à un usage mixte⁷³⁴.

Si l'assureur n'est pas tenu d'indemniser les personnes lésées, celles-ci disposent, sous certaines conditions, d'un recours contre le Fonds commun de garanti.

En France, certaines exceptions sont également opposables aux tiers lésés. Deux hypothèses sont possibles⁷³⁵. D'une part, l'assureur a le droit de refuser l'indemnisation à la victime, souscripteur du contrat, qui savait que la personne qui la conduisait n'avait pas de permis de permis de conduire. D'autre part, il peut invoquer l'absence d'assurance (annulation, suspension, résiliation du contrat intervenues avant le sinistre) contre les personnes lésées.

L'art. L.211-20 oblige l'assureur à conduire la procédure de l'offre d'indemnisation pour le compte de qui il appartiendra quand bien même il pourrait invoquer une exception opposable ou non contre les victimes. Toutefois, si l'exception est opposable aux victimes, le recours subrogatoire peut être directement dirigé vers le Fonds de garantie. Ainsi, l'assureur évitera de se heurter à l'insolvabilité du débiteur⁷³⁶.

L'assureur qui a indemnisé les victimes alors qu'il pouvait opposer une exception à l'assuré bénéficie de la subrogation dans les droits de ces dernières. Son recours peut comprendre non seulement les indemnités payées mais également les sommes mises en réserve.

⁷³² J.-L. FAGNART, « Examen de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1992, p. 97.

⁷³³ Bruxelles, 16 mai 1989, *Bull. ass.*, 1990, p. 130.

⁷³⁴ Cass., 22 mai 1967, *Pas.*, 1967, I, p. 1988.

⁷³⁵ G. DURRY, *L'assurance automobile*, Paris, Dalloz, 1998, pp.66-68.

⁷³⁶ A. FAVRE-ROCHEX & G. COURTIEUX, *Le droit des assurances obligatoires*, Paris, L.G.D.J., 2000, p. 92.

CHAPITRE II : LE FONDS COMMUN DE GARANTIE

L'obligation d'assurance renforcée par l'action directe et un régime d'inopposabilité des exceptions particulièrement favorable apparaît comme une garantie très efficace à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. Toutefois, il arrive que tout ce dispositif protecteur soit inefficace. En France et en Belgique, un fonds commun de garantie a été mis sur pied afin de pallier l'inefficacité de l'obligation d'assurance.

SECTION 1 : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE EN BELGIQUE⁷³⁷

Depuis 1957, un fonds commun de garantie a été créé afin d'atténuer les conséquences dommageables de l'absence d'indemnisation des victimes, dans les cas où le régime normal deviendrait inefficace. Les compétences de cet organisme ont évolué avec le temps. A l'origine, le fonds prenait en charge les dommages résultant des lésions corporelles et lorsque le véhicule qui avait causé l'accident était non assuré ou non identifié ou encore si l'accident avait été causé par une personne qui s'est emparé du véhicule par vol. Par la suite, la garantie a été étendue au cas d'insolvabilité de l'assureur, aux accidents qui sont la conséquence de la force majeure et même aux

⁷³⁷ J. DE RUYCK, *Le Bureau belge des assureurs automobiles, le Fonds commun de garantie automobile, l'assurance automobile frontalière*, 1979, 430 pp. ; J.M.HAUFERLIN, « Les nouvelles attributions du Fonds commun de garantie automobile », *Garanties et réparation des risques de la circulation*, Liège, Jeune Barreau, 1985, pp 5-35 ; S. MAUCQ, « Les nouvelles attributions du Fonds commun de garantie : le concept de cas fortuit à l'épreuve d'une législation particulière », *Ann. dr. Louv.*, 1986, pp.361-368 ; A. PIRE, « Les dispositions relatives à l'intervention du Fonds commun de garantie et des Bureaux et la troisième directive européenne relative à l'assurance R.C. automobile », *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C. automobile* (ouvrage collectif sous la direction de M. FONTAINE et P. JADOUL), Académia-Bruylant, 1990, pp.87-98 ; J. L. FAGNART, « Chronique de jurisprudence (1981 à 1990), les assurances terrestres », *R.C.J.B.*, 1992, pp.101-104 ; S. VAN TRAPPEN, *Le Fonds commun de garantie automobile*, Bruxelles, Larcier, 1994, 195 p. ; UPEA, *Le Fonds commun de garantie automobile*, Les cahiers de l'assurance, 1995 ; A. PIRE, « Le Fonds commun de garantie. Son rôle dans la loi de 1989. Ses perspectives », *R.G.A.R.*, 1999, 13028 ; A. PIRE, « Commentaire des modifications de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, introduites par les lois des 2 et 22 août 2002 » (1^{ère} partie), *R.G.A.R.*, 2003, n°1368 ; (2^{ème} partie), *R.G.A.R.*, 2003, n°1386 ; A. PIRE, « La quatrième directive R.C. Automobile et les nouvelles missions du Fonds commun de garantie automobile » in *Du neuf en assurance R.C. Automobile*, op. cit., pp.25 et s.

dégâts matériels, dans certains cas et dans certaines limites. Depuis 1997, d'autres tâches ont été confiées au fonds : la gestion du « pool des rentes indexées », celle du « pool des risques difficiles à placer » ainsi que la création d'un fichier d'information réunissant l'immatriculation et l'assurance.⁷³⁸ Les lois des 2 et 22 août 2002 ont encore multiplié les missions du Fonds commun de garantie automobile en vue d'améliorer la protection des victimes d'accidents de la circulation routière⁷³⁹. Cet organisme initialement conçu pour servir de roue de secours constitue actuellement une pièce maîtresse dans l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière.

§1. ORGANISATION DU FONDS COMMUN DE GARANTIE AUTOMOBILE

Le Fonds commun de Garantie automobile est régi par les articles 19 bis-2 et suivants de la loi du 21 novembre 1989, modifiée par la loi du 22 août 2002. En plus de ces dispositions, le Fonds est également régi par ses statuts lesquels organisent les relations entre lui et les assureurs. Toutefois, ces derniers ne sont pas opposables aux tiers.

Le Fonds est constitué sous forme d'une association d'assurances mutuelles qui regroupe l'ensemble des entreprises d'assurances agréées dans la branche de responsabilité civile automobile. Cette association doit être agréée.⁷⁴⁰ Aux termes de l'article 19 bis-2 de la loi du 21 novembre 1989, le Roi agréé, aux conditions qu'Il détermine, un Fonds commun de Garantie. En plus, le Roi approuve les statuts du Fonds, réglemente le contrôle des activités de celui-ci et indique lesquels de ses actes doivent être publiés au Moniteur belge⁷⁴¹. L'agrément est retiré si le Fonds n'agit pas conformément aux lois, aux règlements ou à ses statuts. Dans cette situation, le Roi peut prendre des mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées. Pendant la durée de la liquidation de ses opérations, le Fonds reste soumis au contrôle. Un liquidateur spécial est nommé par le Roi⁷⁴².

⁷³⁸ A. PIRE, « Le fonds commun de garantie. Son rôle dans la loi de 1989. Ses perspectives », *R.G.A.R.*, 1999, 13028.

⁷³⁹ A. PIRE, « Commentaire des modifications de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, introduites par les lois des 2 et 22 août 2002 » (1^{ère} partie), *R.G.A.R.*, 2003, n°1368 ; pour la 2^{ème} partie, voir *R.G.A.R.*, 2003, n°1386.

⁷⁴⁰ S. VAN TRAPPEN, *Le Fonds commun de garantie automobile*, Bruxelles, Larcier, 1994, p.27.

⁷⁴¹ Article 19 bis-3 de la loi du 21 novembre 1989 inséré par la loi du 22 août 2002.

L'organisme est financé par les entreprises d'assurances qui pratiquent l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs sur le marché belge. Elles sont solidairement tenues d'effectuer des versements nécessaires à l'accomplissement de ses missions et au paiement de toutes les dépenses de fonctionnement⁷⁴³.

Si le besoin se fait sentir, le Roi peut créer le Fonds⁷⁴⁴. Dans ce cas, un arrêté royal fixe, chaque année, la règle de calcul des versements à effectuer par les entreprises d'assurances⁷⁴⁵.

§2. LES MISSIONS DU FONDS

A son origine, le Fonds commun de Garantie automobile n'avait qu'une mission d'indemnisation. Depuis 1997, le Fonds a reçu une mission d'information en plus de sa mission originaire. Par la loi du 2 août 2002, le législateur belge a créé en son sein le bureau de tarification dont il assure le secrétariat et la gestion journalière. Avec la transposition de la quatrième directive européenne en droit belge par la loi du 22 août 2002, les missions d'information et d'indemnisation ont été élargies afin de garantir une plus grande protection des personnes lésées.

A. MISSION DE GESTION DU BUREAU DE TARIFICATION

Toute personne susceptible d'engager sa responsabilité civile en raison de l'utilisation d'un véhicule automoteur est obligée de faire couvrir cette responsabilité par une assurance. Mais les assureurs ne sont pas obligés d'accepter n'importe quel risque : ils doivent sélectionner les risques qu'ils couvrent. Ainsi, certaines personnes notamment les jeunes et les personnes âgées⁷⁴⁶ peuvent être confrontées aux refus d'assurance ou à des propositions très chères. Laissées à elles même, de telles personnes risqueraient de ne pas avoir accès à l'assurance de responsabilité civile automobile. Elles seraient

⁷⁴² Article 19 bis-5 de la loi du 21 novembre 1989 inséré par la loi du 22 août 2002.

⁷⁴³ Article 19 bis-4 de la loi du 21 novembre 1989 inséré par la loi du 22 août 2002.

⁷⁴⁴ Article 19 bis-3 de la loi du 21 novembre 1989 inséré par la loi du 22 août 2002.

⁷⁴⁵ Article 19 bis-4 de la loi du 21 novembre 1989 inséré par la loi du 22 août 2002.

⁷⁴⁶ Voir l'enquête effectuée par la Vlaams Automobilistenbond, citée par J.- F. VAN DROOGHENBROECK & S. DROOGHENBROECK, « Egalité et droit des assurances automobiles » dans *Du neuf en assurance R.C. automobile*, Actes du colloque organisé par le département des recyclages en droit des facultés universitaires Saint-Louis et le D.E.S. en droit et économie des assurances à l'U.C.L., le 29 janvier 2004, p.1.

limitées dans leur liberté de circulation car elles ne pourraient pas utiliser un véhicule automoteur. Pour résoudre ce problème, le législateur belge a institué un Bureau de tarification chargé de recevoir les plaintes de ces personnes afin de leur trouver un assureur et de leur calculer la prime adéquate. C'est l'objet de la loi du 2 août 2002 qui a inséré l'article 9 bis à 9 quinquies⁷⁴⁷ dans la loi du 21 novembre 1989.

Le Bureau a été créé au sein du Fonds commun de garantie automobile et celui-ci a reçu la mission d'assurer son secrétariat et sa gestion journalière⁷⁴⁸.

B. MISSION D'INFORMATION

La mission d'information a été confiée au Fonds, pour la première fois, par les dispositions de l'article 80, § 6 de la loi du 9 juillet 1975⁷⁴⁹. Celles-ci prévoyaient : « *Toute personne impliquée dans un accident de la circulation routière ainsi que ses ayants droit et toute personne physique ou morale ainsi que toute institution ou organisme disposant d'un droit de subrogation légale ou conventionnelle ou d'un droit propre suite à cet accident, peut s'informer auprès du Fonds de l'identité des entreprises d'assurances couvrant la responsabilité civile résultant de l'utilisation de chacun des véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation en Belgique, impliqués dans cet accident. L'information ne peut être fournie que pour les accidents survenus au maximum cinq ans avant la demande d'information.* »

La loi du 22 août 2002 a élargi cette mission dans l'esprit de la quatrième directive. La mission d'information du Fonds commun de Garantie automobile fait désormais l'objet des articles 19 bis-6 à 19 bis-10 qui forment la section 2 du chapitre IV bis de la loi du 21 novembre 1989.

Selon l'article 19 bis-6, le Fonds doit tenir un registre contenant les données suivantes :
En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement sur le territoire belge :

-le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de

⁷⁴⁷ Ces dispositions définissent la composition et organisent le fonctionnement du Bureau.

⁷⁴⁸ Voir l'article 9 bis, §3 de la loi du 21 novembre 1989 tel qu'elle a été modifiée par la loi du 2 août 2002.

⁷⁴⁹ Ce paragraphe résulte de l'article 1^{er} de l'Arrêté royal du 19 février 1997. Voir M.B. du 14 mars 1997, p.6009.

validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules ;

- le nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse du détenteur de la marque d'immatriculation ;

- le genre du véhicule ou de l'immatriculation ;

- la marque, le type, le numéro de châssis, le numéro de contrôle, la puissance ou la cylindrée du moteur, la masse maximale autorisée et la date de la première mise en circulation du véhicule.

Le registre du Fonds doit également contenir les numéros de polices couvrant les risques mentionnés dans la branche 10 de l'annexe I à l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, et les représentants chargés du règlement des sinistres par les entreprises d'assurances opérant en libre prestation de services.

Le Fonds est aussi chargé de dresser la liste des véhicules bénéficiant de la dérogation à l'obligation d'être couverts par une assurance conformément à l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989. Pour ces derniers véhicules, le registre tenu par le Fonds doit contenir le nom et l'adresse des autorités ou organismes désignés pour indemniser les personnes lésées.

Enfin, le registre tenu par le Fonds contient le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans chacun des Etats de l'Espace économique européen.

Les données contenues dans le registre tenu par le Fonds doivent être conservées pendant au moins une période de sept ans après que l'immatriculation du véhicule a pris fin⁷⁵⁰.

Les données que la direction de l'immatriculation, les entreprises d'assurances, les autorités et organismes bénéficiant d'une dispense à l'obligation de couverture d'assurance RCAuto doivent fournir au Fonds sont déterminées par le Roi sur proposition du Ministre ayant les affaires économiques et l'immatriculation des

⁷⁵⁰ Article 19 bis-6, § 2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

véhicules dans leurs attributions⁷⁵¹.

Il est autorisé au Fonds de recevoir des données des organismes étrangers équivalents, de les leur céder, de les échanger avec eux, sur base d'un accord de coopération⁷⁵².

Les informations qui peuvent être communiquées aux personnes lésées sont énumérées.

Ce sont les suivantes :

- le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances ;
- le numéro de la police d'assurance ;
- le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée ;
- si le demandeur justifie d'un intérêt légitime, le nom et l'adresse du propriétaire, le cas échéant du conducteur habituel ou du détenteur déclaré du véhicule ;
- s'il s'agit d'un véhicule pour lequel il a été fait une dispense à l'obligation de couverture d'une assurance R C Auto, le nom et l'adresse de l'autorité ou de l'organisme désigné pour régler les sinistres dans lesquels ce véhicule est impliqué⁷⁵³.

Trois conditions sont exigées pour que la demande d'information soit recevable. D'abord, elle doit concerner les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen.

Ensuite, il faut que l'accident se soit produit sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen ou d'un Etat tiers dont le bureau national d'assurance a adhéré au système de la carte verte.

Enfin, la demande doit être adressée au Fonds dans un délai de sept ans après l'accident. La loi accorde au Roi la compétence de déterminer le forme et le contenu de la demande d'informations.⁷⁵⁴

Les membres du Conseil d'administration du Fonds, les personnes habilitées en vertu d'une disposition légale ou statutaire à assister aux réunions de ce conseil, les membres du personnel du Fonds ainsi que les personnes ayant exercé par le passé les fonctions précitées, sont soumis au secret professionnel. Ils ne peuvent divulguer à quelque personne ou autorité que soit les données dont ils ont eu connaissance en raison de la mission d'information confiée au Fonds, hormis dans les cas où ils sont appelés à

⁷⁵¹ Article 19 bis-6, §3 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁵² Article 19 bis-7 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁵³ Article 19 bis-8, § 1^{er} inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

témoigner en matière pénale.⁷⁵⁵ Le secret auquel sont soumises les personnes énumérées n'exclut pas la possibilité de communiquer, sous une forme sommaire ou agrégée, des données relatives aux entreprises d'assurances ou preneurs d'assurance à condition que les éléments individuels relatifs aux entreprises d'assurances ou aux preneurs d'assurances ne puissent être identifiés. Le Fonds peut aussi, lorsqu'il se trouve dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, s'informer auprès du titulaire de la marque d'immatriculation quant à la situation en matière d'assurance de son véhicule. Le secret n'écarte pas non plus la possibilité pour le Fonds de recevoir, de céder ou d'échanger des données avec un organisme d'information similaire d'un autre membre de l'Union européenne. Le Fonds peut même recevoir, céder ou échanger des données avec un organisme similaire d'un Etat tiers, sur base d'un accord de coopération, à condition que cet organisme soit soumis au secret équivalent à celui auquel le Fonds est tenu⁷⁵⁶.

C. MISSION D'INDEMNISATION

A. CAS D'INTERVENTION DU FONDS

La loi du 22 août 2002 a augmenté les cas dans lesquels le Fonds commun de Garantie automobile peut intervenir. Actuellement, toute personne lésée peut obtenir du Fonds la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur dans les situations suivantes⁷⁵⁷ :

- 1°) lorsque l'entreprise d'assurances est déclarée en faillite ;
- 2°) lorsque l'entreprise d'assurance débitrice des indemnités est en défaut d'exécuter ses obligations, soit parce qu'elle a renoncé à son agrément en Belgique, soit qu'elle y a fait l'objet l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision d'interdiction d'activité ;
- 3°) lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à la réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident ;
- 4°) lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée, conformément à l'exclusion permise ;

⁷⁵⁴ Article 19 bis-8, § 2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁵⁵ Article 19 bis-9 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁵⁶ Article 19 bis-10 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁵⁷ Article 19 bis-11, § 2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002

5°) lorsque, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle (la personne lésée) a présenté une demande d'indemnisation à l'entreprise d'assurances du véhicule dont la participation a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement de sinistres, l'entreprise ou le représentant n'a pas donné de réponse motivée aux éléments de la demande ;

6°) lorsque l'entreprise d'assurances n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres ;

7°) si le véhicule automoteur qui a causé l'accident n'a pas été identifié ;

8°) Lorsqu'aucune entreprise d'assurances n'est obligée à la dite réparation soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, soit parce que, dans les deux mois après l'accident, il est impossible d'identifier l'entreprise d'assurances.

Les cas prévus aux 5°) et 6°) ont apporté une modification à la subsidiarité de l'intervention du Fonds qui caractérisait le régime antérieur à la loi du 22 août 2002. Avant l'entrée en vigueur de ce dernier texte, le Fonds n'intervenait qu'en cas de carence d'assurance. Actuellement, le Fonds intervient quand bien même le responsable serait valablement assuré. Il suffit que son assureur RCAuto ou le représentant de son assureur tarde à présenter une offre d'indemnisation à la personne lésée. Celle-ci ne peut attendre l'offre que pendant une période de trois mois après avoir déposé la demande. Passé ce délai, le Fonds de garantie intervient. Le Fonds intervient également lorsque l'entreprise d'assurance établie à l'étranger n'a pas désigné son représentant en Belgique.

De même, l'intervention du Fonds lorsque l'assureur du véhicule automoteur impliqué dans l'accident n'a pas été identifié⁷⁵⁸ est une innovation. Toutefois, la loi ne précise pas comment la preuve du défaut d'identification de l'assureur doit être rapportée. La personne lésée pourrait l'établir notamment en prouvant qu'elle s'est adressée au Fonds commun de garantie pour lui demander l'identité de l'assureur mais que le Fonds ne la lui a pas communiquée.

Si plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident et qu'il est impossible de

⁷⁵⁸ Cas prévu au 8°) de l'article 19 bis-11, §2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

déterminer lequel de ceux-ci a causé l'accident, le Fonds n'intervient pas. L'indemnisation de la personne lésée est répartie, par parts égales, entre les assureurs couvrant la responsabilité civile des conducteurs de ces véhicules, à l'exception de ceux dont la responsabilité n'est indubitablement pas engagée⁷⁵⁹. Cette solution est une réponse à une décision de la Cour d'Arbitrage. Depuis sa création, le Fonds de garantie automobile avait la mission de prendre en charge les dommages corporels provoqués par des véhicules demeurés non identifiés à l'occasion des accidents survenus sur le territoire belge. Par contre, cette charge ne lui incombait pas lorsque tous les véhicules impliqués dans l'accident étaient identifiés alors que les responsabilités étaient impossibles à déterminer. Cette situation était préjudiciable aux personnes dont la responsabilité dans la réalisation de l'accident ne pouvait pas être mise en cause. Un arrêt⁷⁶⁰ de la Cour d'arbitrage du 20 septembre 2000 décida que cette pratique constituait une discrimination, contraire aux dispositions des articles 10 et 11 de la Constitution belge. Pour mettre fin à cette situation, le législateur intervint par la loi du 22 août 2002 en insérant l'article 19 bis-11, §2 dans loi du 21 novembre 1989⁷⁶¹.

B. COMPÉTENCE TERRITORIALE DU FONDS

La loi du 22 août 2002 précise le champ d'action du Fonds. Dans les hypothèses prévues aux 1^o à 4^o⁷⁶², le Fonds n'intervient que si l'accident s'est produit sur le territoire belge⁷⁶³. Dans les cas prévus 5^o, 7^o et 8^o, le Fonds ne prend en charge l'indemnisation des personnes lésées que si l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat tiers dont le bureau national des assureurs a adhéré au système carte verte. En ce qui concerne ces derniers cas, il faut que le véhicule qui se trouve à la base de l'accident ait son stationnement habituel dans un des Etats de l'Espace économique européen⁷⁶⁴.

Dans l'hypothèse évoquée au 6^o, l'intervention du Fonds n'est possible que si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen.

⁷⁵⁹ Voir l'article 19bis-11, §2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁶⁰ C.A., 20 septembre 2000, n° 96/2000 (M. B., 7 décembre 2000).

⁷⁶¹ La convention « victimes innocentes » mise au point par l'Assuralia, depuis le 1^{er} février 2004, permet d'accélérer l'indemnisation des victimes dont la responsabilité ne peut pas être mise en cause, en cas d'implication de plusieurs véhicules dans l'accident et que les responsabilités sont difficiles à déterminer.

⁷⁶² Voir les cas d'intervention tels qu'ils sont traités un peu plus haut.

⁷⁶³ Article 19 bis-12, 1^o inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁶⁴ Article 19 bis-12, 2^o inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 2 août 2002.

C. LES CONDITIONS D'INTERVENTION DU FONDS

L'étendue et les conditions d'octroi du droit à la réparation sont déterminées par le Roi⁷⁶⁵. Actuellement, elles font l'objet des dispositions des articles 18-26 de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de Garantie⁷⁶⁶.

SECTION 2 : L'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU FONDS DE GARANTIE EN FRANCE

En France, un fonds de garantie automobile existe depuis 1951⁷⁶⁷, bien avant même l'instauration de l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile. A son origine, il était destiné à prendre en charge les dommages les plus graves imputables à un accident causé par un véhicule dont le conducteur est inconnu ou se révèle insolvable et non assuré. Par la suite, la compétence a été étendue aux accidents de chasse et à tous les accidents corporels résultant de la circulation sur le sol. Mais, la condition d'insolvabilité a été exclue ; le Fonds n'intervient que dans la prise en charge des dommages dont l'auteur est inconnu ou non assuré. Actuellement, ce dernier est régi par les articles L.421-1 à L. 421-14, R. 421-1 à R. 421-20 et A. 421-1 à A. 421-3 du code des assurances. Il convient d'analyser son organisation et son fonctionnement.

§1. L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU FONDS

Le Fonds de garantie automobile est une personne morale de type administratif qui regroupe obligatoirement toutes les sociétés agréées pour couvrir des risques de responsabilité civile résultant de l'emploi des véhicules terrestres à moteur. Depuis 1966, les sociétés pratiquant les opérations d'assurance-chasse sont obligées de s'y associer. Ses statuts sont approuvés par décret et son règlement intérieur est soumis au visa du Ministre de l'Economie et des Finances.

⁷⁶⁵ Article 19 bis-13, § 2 inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 22 août 2002.

⁷⁶⁶ Publié au Moniteur belge du 17 octobre 2003.

⁷⁶⁷ M. PICARD, « Brèves remarques sur le projet du gouvernement relatif au Fonds de garantie automobile », *R.G.A.T.*, 1951, p.233 ; A. BESSON, « Le Fonds de garantie pour les victimes d'accidents corporels causés par les véhicules automobiles », *J.C.P.*, 1952, I, p.1027.

Le fonds est financé par :

- 1° une contribution des sociétés d'assurance, proportionnelle aux primes ou aux cotisations émises dans la branche automobile ;
- 2° une contribution des assurés ;
- 3° une contribution des responsables d'accidents non assurés ;
- 4° les pénalités mises à charge des assureurs ayant fait aux victimes des offres d'indemnités manifestement insuffisantes.

§2. LES CONDITIONS D'INDEMNISATION

A. LES CONDITIONS QUANT AUX VICTIMES

Pour prétendre à l'indemnisation, la victime doit justifier qu'elle est française ou ressortissant d'un pays de l'Union européenne ou qu'elle réside en France, ou que son pays a conclu avec la France un accord de réciprocité⁷⁶⁸.

En plus, la personne lésée doit pouvoir invoquer un droit à réparation conformément au droit français de la responsabilité civile et établir qu'elle ne peut trouver une indemnisation complète à aucun titre.⁷⁶⁹

Le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident ne bénéficie pas de la couverture du Fonds de garantie automobile⁷⁷⁰. En cas de vol du véhicule impliqué, le voleur, ses complices ainsi les personnes qui se sont laissées transporter dans le véhicule en connaissance du vol sont exclus de l'indemnisation.

B. LES CONDITIONS QUANT AU RESPONSABLE

L'intervention du Fonds consiste à prendre en charge les conséquences d'accidents mettant en jeu la responsabilité d'un auteur connu ou inconnu : l'existence d'un auteur responsable est fondamentale. Le Fonds n'est pas destiné à combler les insuffisances éventuelles du droit de la responsabilité mais à pallier les déficiences de l'assurance lorsque la responsabilité ou la dette de réparation est établie.⁷⁷¹ La loi du 5 juillet 1985 a

⁷⁶⁸ Art. R.421-13-1° du code des assurances.

⁷⁶⁹ Art. R.421-13-2° du code des assurances.

⁷⁷⁰ Art. R.421-2 du code des assurances.

⁷⁷¹ G. VINEY la considère comme une roue de secours de l'assurance. Voir G.VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, pp.145-146.

étendu le rôle potentiel du Fonds en ouvrant plus largement le droit à réparation des victimes d'accidents de la circulation.⁷⁷²

Lorsque le responsable est inconnu, notamment lorsqu'il s'est enfoui après l'accident, la victime doit établir la preuve de la responsabilité de cet inconnu. Mais le Fonds intervient quand bien même le responsable serait connu mais non assuré. La non-assurance pour absence de souscription d'un contrat est le motif de saisine du Fonds le plus répandu en France⁷⁷³. La loi du 5 juillet 1985 a contribué à l'accélération de la procédure d'indemnisation par le Fonds de garantie automobile. Avant cette loi, la victime devait non seulement prouver la non-assurance mais aussi l'insolvabilité du responsable, ce qui allongeait la procédure de réparation. Désormais, la victime n'a plus qu'à établir la non-assurance.

L'absence d'assurance peut aussi résulter de la résiliation du contrat. Il convient de souligner qu'en matière d'assurance automobile obligatoire, l'assureur peut résilier le contrat d'assurance après sinistre, si ce dernier a été causé par un conducteur en état d'imprégnation alcoolique ou s'il a été la conséquence d'une infraction au code de la route entraînant une suspension du permis de conduire d'au moins un mois ou une décision d'annulation de ce permis.⁷⁷⁴ Le Fonds de garantie n'intervient que si le contrat a été résilié avant la survenance de l'accident.

Le Fonds intervient aussi lorsque le responsable est connu et apparemment assuré mais que la couverture n'est pas valable, l'assureur pouvant invoquer une exception opposable aux victimes. Il en est ainsi lorsque l'assureur peut opposer à la victime la suspension de la garantie, la nullité ou la résiliation du contrat, intervenues avant la survenance du sinistre.⁷⁷⁵

Un autre cas où le Fonds peut être obligé d'intervenir est celui dans lequel le responsable est connu mais insuffisamment assuré. Cette hypothèse est devenue rare étant donné que l'art.R.211-7 c.ass. tel qu'il a été modifié par le décret du 26 mars 1993 prévoit une garantie illimitée en matière de réparation de dommages corporels. En outre, la réduction proportionnelle de prime pour déclaration irrégulière des risques,

⁷⁷² Crim., 29 mars 1989, *R.G.A.T.*, 1989, p.563, note F.CHAPUISAT.

⁷⁷³ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10 éd., Paris, Dalloz, 1998, p.632.

⁷⁷⁴ Art.A.211.1.2 du code des assurances.

⁷⁷⁵ G.VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.150.

applicable lorsque la mauvaise foi n'est pas prouvée⁷⁷⁶ n'est pas opposable aux victimes d'accidents de la circulation⁷⁷⁷. Si une franchise est stipulée, elle n'est pas non plus opposable aux victimes.⁷⁷⁸

Le Fonds peut encore être appelé à intervenir dans le cas d'un responsable connu et muni d'une assurance valable mais dont l'assureur est insolvable. L'hypothèse d'insolvabilité de l'assureur est également très rare en raison du contrôle des entreprises d'assurance. Toutefois, le contrôle n'est pas toujours efficace.

En cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance opérant en régime d'établissement ou en libre prestation de services, c'est l'Etat de la succursale ou de la prestation de services qui est amené à supporter la charge des sinistres survenus sur son territoire alors que c'est l'Etat d'origine qui assure le contrôle de solvabilité de ses entreprises nationales. Pour résoudre ce problème, les différents Fonds de garantie du Marché Unique ont conclu une Convention qui prévoit le remboursement des coûts résultant de l'insolvabilité par le Fonds de l'Etat d'origine.⁷⁷⁹

C. *LES CONDITIONS QUANT AUX ACCIDENTS*

Le Fonds de garantie automobile est destiné à l'indemnisation des victimes d'accidents survenus en France métropolitaine, dans la collectivité territoriale de Mayotte ou dans les territoires d'outre-Mer.⁷⁸⁰ Lorsque l'accident de la circulation a lieu à l'étranger où la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable, la Cour de cassation considère que les victimes peuvent être indemnisées en qualité de victimes d'infractions par les Commissions d'Indemnisations des Victimes d'Infractions (C.I.V.I.) compétentes.⁷⁸¹ En plus, l'accident doit être un accident de la circulation. Il a été jugé que le Fonds de Garantie automobile n'est pas tenu de prendre en charge les dommages subis par une victime découverte inanimée sur l'accotement d'une route.⁷⁸²

Les accidents volontaires ou intentionnels soulèvent une controverse dans la jurisprudence. Certaines décisions considèrent que les dommages résultant de tels

⁷⁷⁶ Art. L.113-9 du code des assurances.

⁷⁷⁷ Art. R.211-13-3° du code des assurances.

⁷⁷⁸ Art.211-13 1° du code des assurances.

⁷⁷⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10^e éd., Paris, Dalloz, 1998, p.633.

⁷⁸⁰ Art.R.421-1, al.1 du code des assurances.

⁷⁸¹ Voir Civ. 2^e, 2 novembre 1994, *R.C.A.*, 1994, n°406 ; Civ. 2^e 15 février 1995, *R.C.A.*, 1995, n°206.

⁷⁸² Civ. 1^{ère}, 2 février 1992, *R.C.A.*, 1992, n°208.

accidents sont à charge des C.I.V.I. tandis que d'autres sont favorables à l'intervention du Fonds de garantie mais sans bien définir le critère déterminant l'une ou l'autre solution. Selon Y. LAMBERT-FAIVRE, si l'accident a pour cause une faute volontaire sans intention de causer le dommage, il y a là un accident de la circulation pouvant donner lieu à l'intervention du Fonds de garantie automobile. Par contre, si le dommage lui-même est intentionnel alors l'élément aléatoire inhérent à la notion d'accident fait défaut. Il n'y a plus d'accident de la circulation mais une infraction qui relève de la compétence des C.I.V.I.⁷⁸³

D. LES CONDITIONS QUANT AUX DOMMAGES SUBIS

A l'origine, le Fonds de garantie n'indemnisait que les dommages corporels. Même aujourd'hui, il ne prend en charge les dommages matériels que sous certaines conditions et dans certaines limites. L'art. L. 421-1 al.2 c.ass. prévoit l'indemnisation des dommages aux biens « *lorsque l'auteur identifié de ces dommages est assuré* ». Toutefois, l'indemnisation des dommages matériels reste possible quand bien même leur auteur serait inconnu si le conducteur du véhicule accidenté ou toute autre personne a subi un préjudice résultant d'une atteinte à la personne. On estime que le risque de fraude est moindre lorsque l'accident a entraîné des dommages matériels et corporels.

En outre, l'indemnisation des dommages matériels est limitée⁷⁸⁴. L'art. R.421-18 al.2 c.ass. exclut de l'indemnisation les dommages subis par le véhicule impliqué dans l'accident ainsi que les dommages causés aux biens appartenant au conducteur.

Les restrictions imposées pour l'indemnisation des dommages matériels n'existent pas en ce qui concerne les dommages corporels. Ceux-ci sont indemnisés sans limitation quand bien même l'auteur resterait inconnu. Mais dans ce dernier cas, le procès-verbal établi par les agents de la force publique doit mentionner que le responsable n'a pas été identifié et la victime doit apporter la preuve de la responsabilité de l'inconnu. Le Fonds a droit au recours contre le responsable si celui-ci venait à être identifié⁷⁸⁵.

⁷⁸³ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10 éd., Paris Dalloz, 1998, p.635 et les décisions citées à cette page.

⁷⁸⁴ Voir l'article R. 421-19 du code des assurances.

⁷⁸⁵ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10éd., Paris, Dalloz, 1998, p.637.

§3. LA SUBSIDIARITÉ DU FONDS

La restriction la plus importante apportée au rôle du Fonds de garantie dès la création de celui-ci résulte du principe de subsidiarité. Ce dernier apporte une double limitation à la dette du fonds de garantie automobile.

D'une part, le Fonds ne doit sa garantie qu'en cas d'absence ou d'insuffisance d'assurance. L'art. 9 de la loi du 5 juillet 1985 dispose que « *le Fonds de garantie paie les indemnités qui ne peuvent être prises en charge à aucun autre titre.* »

Ainsi, la victime ne peut se retourner contre le Fonds si les dommages qu'elle a subis ont été totalement réparés soit par son assureur au titre d'une assurance de choses, soit par la Sécurité sociale ou un tiers-payeur. De même, un tiers « impliqué » ne peut pas exercer de recours contre le F.G.A. en invoquant que les dommages qu'il a dû réparer ne lui sont pas imputables. Par contre, après l'indemnisation, le Fonds a le droit d'exercer un recours subrogatoire contre le tiers responsable.

D'autre part, le Fonds a le droit de refuser l'indemnisation dès lors qu'il démontre qu'elle est, même pour partie, à charge d'un autre responsable assuré, qui peut être soit un co-impliqué⁷⁸⁶, soit un tiers extérieur à la circulation.⁷⁸⁷

La notion d'implication introduite dans la loi de du 5 juillet 1985 a accru les inconvénients de la subsidiarité du Fonds pour les victimes d'accidents de la circulation. L'élargissement du fondement de la dette de réparation décharge indirectement le Fonds de garantie de la plus grande partie des réclamations auxquelles il était exposé auparavant. Le Fonds de garantie automobile demande sa mise hors de cause dès qu'un véhicule apparaît impliqué même si l'imputabilité des dommages à son implication reste douteuse.

En cas d'implication de plusieurs véhicules dans un accident, il suffit que l'un d'eux soit assuré même s'il n'a joué qu'un rôle purement passif, pour que le Fonds de Garantie automobile rejette son intervention.

Au lendemain de l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 1985, un débat s'est engagé autour de ce sujet entre les assureurs et le Fonds de garantie automobile. Les premiers réclamaient un recours contre le Fonds dans les cas où ils seraient obligés d'indemniser les victimes alors que le véhicule impliqué n'aurait eu qu'un rôle passif dans l'accident.

⁷⁸⁶ Voir Crim., 24 novembre 1987, *Bull. crim.*, n°427 ; Crim., 28 février 1989, *Bull. crim.*, n°95.

⁷⁸⁷ Voir Paris 28 avril 1988, *R. G.A.T.*, 1989, p.565, note F.CHABAS.

Les Chambres civiles de la Cour de cassation donnèrent gain de cause au Fonds en réaffirmant avec vigueur le principe de subsidiarité et en refusant, par conséquent, tout recours⁷⁸⁸. Mais la Chambre criminelle de la même Cour admit que si, à la suite de collision, le passager blessé a poursuivi l'un des conducteurs qui n'était pas assuré, le Fonds n'est pas fondé à invoquer le caractère subsidiaire de son obligation, au motif que la victime pourrait demander réparation à l'autre conducteur non poursuivi pénalement.

Toutefois, les chambres civiles ne l'entendent pas encore de cette oreille. Dans son arrêt du 4 décembre 1996, la deuxième Chambre civile a décidé que le principe de subsidiarité ne peut faire l'objet d'une renonciation. Dans cette situation, en cas de pluralité de responsables, la victime devient, selon G. VINEY, comme une balle de ping-pong que ces derniers se renvoient sans ménagement⁷⁸⁹. La doctrine soutient la solution adoptée par la chambre criminelle, plus favorable à l'intérêt des victimes. Il suffirait que la victime poursuive l'une d'entre les personnes co-impliquées dans l'accident, au cas où cette poursuite échouerait, faute d'assurance, le Fonds interviendrait, quitte à exercer un recours contre les autres⁷⁹⁰.

Un protocole d'accord passé le 16 décembre 1991 entre les assureurs et le Fonds de garantie automobile au sujet de l'implication des véhicules en stationnement ou à l'arrêt répartit l'intervention entre les deux parties. Les véhicules en circulation, mais arrêtés à un feu tricolore ou à un stop, sont considérés comme « impliqués » et relevant de la garantie des assureurs. Tandis que les véhicules impliqués pendant qu'ils sont en stationnement régulier relèvent de la garantie du Fonds.⁷⁹¹

⁷⁸⁸ Civ. 1^{ère}, 20 décembre 1988, *R.G.A.T.*, 1989, p.61 ; Civ. 2^e, 18 janvier 1989, *Bull. civ.*, II, n°14, p.6 ; Civ. 2^e, 10 mai 1991, *Bull. civ.*, n°141, p.15.

⁷⁸⁹ G.VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.147.

⁷⁹⁰ Y LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10^e éd., Paris, Dalloz, 1998, p.638 ; G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, Dalloz, 1992, p.147.

⁷⁹¹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit des assurances*, 10^e éd., Paris, Dalloz, 1998, p.638.

CONCLUSION

Les accidents de la route constituent un phénomène social important dans les pays européens qui exerce une influence sur les systèmes juridiques des pays africains. L'évolution des systèmes d'indemnisation s'est traduite par une amélioration de la protection des droits des victimes. Au cours des développements de la première partie, nous avons analysé cette évolution sous quatre angles : la reconnaissance du droit à l'indemnisation, la réparation des dommages, la procédure d'indemnisation et les mécanismes de garantie de l'indemnisation.

1°) Sur le plan de la reconnaissance du droit à l'indemnisation, la plupart des pays européens ont modifié les mécanismes traditionnels de responsabilité civile en vue de faciliter la réparation des dommages subis par les victimes, en particulier celle des dommages corporels. En France et en Belgique, il a été instauré un système d'indemnisation automatique en faveur des usagers faibles de la route. Malheureusement, ce système exclut une grande partie des victimes de la circulation routière: les conducteurs et leurs proches. La doctrine belge et française préconise la suppression de cette exclusion en vue de couvrir toutes les victimes à l'instar du système québécois.

2°) En ce qui concerne la réparation, nous avons relevé l'accroissement de la charge financière de l'indemnisation résultant de la multiplication des préjudices réparables et de l'élargissement du cercle des personnes indemnissables. En plus, nous avons observé qu'en droits français et belge, la détermination des indemnités destinées à compenser les préjudices non économiques liés à une atteinte à l'intégrité corporelle revêt une grande part d'incertitude et d'arbitraire. En l'absence d'une tarification officielle, l'appréciation des préjudices est laissée à la souveraineté des juges du fond. Comme ces derniers n'ont aucun repère légal, chaque tribunal se fabrique un tarif inavoué qui échappe au contrôle de la Cour de cassation, ce qui entraîne l'anarchie et l'arbitraire. En France, certains auteurs parlent d'une véritable loterie judiciaire⁷⁹² et proposent l'élaboration d'une tarification officielle qui pourrait être souple et laisser une certaine

⁷⁹² G.VINEY & P. JOURDAIN, *Traité de droit civil, Les effets de la responsabilité*, Paris, L.G.D.J, 2001, p.280.

marge d'appréciation au juge. L'objet de ces tarifs serait de fournir un ordre de grandeur pour sortir les droits des victimes de l'imprécision totale dans laquelle ils sont plongés. Cette proposition avait déjà été émise à l'occasion de l'étude de la réforme du droit de la réparation des dommages résultant des accidents de la circulation, mais elle n'a pas été retenue lors du vote de la loi du 5 juillet 1985. L'arbitraire augmente encore lorsque les préjudices non économiques sont évalués par des régleurs de sinistres dans le cadre de règlements amiables. En France, l'art.26 de la loi du 5 juillet 1985 a tenté de résoudre ce problème en prévoyant une publication périodique qui rend compte des indemnités fixées par les jugements et les transactions. » Cette dernière est assurée par l'Association pour la Gestion des Informations sur le Risque automobile (AGIRA) qui tient un fichier accessible sur minitel et publié aussi sous formes de fascicules. Ce fichier a permis de recenser un grand nombre d'éléments chiffrés émanant des décisions et des transactions. Mais sa tenue fait l'objet de nombreuses critiques. Ainsi, par exemple, QUENILLET souligne le fait que les données de ce fichier sont mal organisées et qu'il ne contient que des éléments bruts peu exploitables pour les utilisateurs⁷⁹³. Les auteurs français qui préconisent l'élaboration d'une tarification officielle restent déçus par la publication. Ils maintiennent leur proposition tant que la tenue du fichier de l'AGIRA n'est pas bien perfectionnée. Ils continuent à soutenir qu'une tarification uniforme souple est nécessaire en vue de satisfaire l'impératif d'égalité entre les justiciables⁷⁹⁴.

Une suggestion identique à celle qui est exprimée par la doctrine française a été également émise en Belgique.⁷⁹⁵ Depuis décembre 1995, un tableau indicatif destiné à servir de guide lorsque les dommages ne peuvent être évalués avec exactitude a été périodiquement publié, tous les deux ans, par l'union nationale des magistrats et l'union royale des juges de paix et des juges de police. Ces tableaux ont fait l'objet de critiques⁷⁹⁶. Après la publication de la troisième version du tableau indicatif, les

⁷⁹³ M. QUENILLET, « L'indemnisation du préjudice corporel : un droit à la dérive ? », *JCP*, 1994, I, p.3770

⁷⁹⁴ G. VINEY & P. JOURDAIN, *op. cit.*, p.280.

⁷⁹⁵ J. SCHRYVERS, « Evaluation et réparation des préjudices extra-patrimoniaux », *R.G.A.R.*, 1993, n°12168.

⁷⁹⁶ Voir D. de CALLATAY, « Sombre tableau, noir dessein », rapport présenté le 10 mai 1996 à Liège, au colloque organisé par la Fondation Piedboeuf, *L'indemnisation du préjudice corporel*, éd. du Jeune Barreau de Liège, 1996, pp.123 à 147 ; *R.G.A.R.*, 1996, 12641 (pour la première version) ; « Le nouveau tableau des dommages et intérêts forfaitaires : second ou deuxième », *J.T.*, 1998, pp.854 et s. ; *R.G.A.R.*, 1998, 12992 (pour la deuxième version) ; « Le tableau indicatif », *R.G.A.R.*, 2001, 13455 (pour la troisième version). La quatrième version a été publié

assureurs ont tiré une sonnette d'alarme. Ces derniers s'opposent à l'accroissement des montants d'indemnités résultant de la révision périodique du tableau sans tenir compte des principes économiques généraux et sans analyser le rapport total des sinistres aux primes. Ils font remarquer que le secteur des assurances doit faire face à de mauvais résultats suite à l'augmentation de la sinistralité et à la diminution des revenus financiers. Ainsi, les assureurs souhaitent une législation qui apporterait une plus grande sécurité à toutes les parties concernées. Ils citent la législation des accidents du travail en guise d'exemple auquel le législateur pourrait s'inspirer⁷⁹⁷.

3°) S'agissant de la procédure d'indemnisation, l'accès à la justice constitue un obstacle important à la réparation des dommages subis par les victimes. En France et en Belgique, cet obstacle a été levé par l'imposition d'une procédure rapide de réparation. Sur ce point, les droits français et belge constituent une bonne source d'inspiration.

4°) Il ne servirait à rien de faciliter la reconnaissance du droit à l'indemnisation ni d'allouer à la victime de gros montants d'indemnités si la solvabilité du débiteur n'était pas garantie. En France et en Belgique, cette garantie a été donnée aux victimes de la circulation routière par l'instauration d'une obligation d'assurance de responsabilité civile automobile. La protection des victimes a été renforcée par un droit propre et direct contre l'assureur R.C. auto de l'auteur des dommages. Ce droit est rendu plus efficace par un régime d'inopposabilité des exceptions que l'assureur pourrait invoquer contre son assuré. Un Fonds de garantie automobile a été mis sur pied pour servir d'ultime secours en cas d'inefficacité de la garantie attendue de l'assurance automobile obligatoire. Toutefois, la doctrine française n'est pas satisfaite du fonctionnement du Fonds. Les procédures de mise en œuvre de la garantie due par le Fonds sont jugées trop complexes et longues, ce qui est préjudiciable aux intérêts des victimes⁷⁹⁸. En outre, le caractère de subsidiarité de l'intervention du Fonds incite celui-ci à rechercher absolument un véhicule impliqué et assuré pour échapper à la prise en charge des dommages lorsqu'il est mis en cause. Le zèle du Fonds de garantie automobile dans

en juin 2004 (voir notamment « Tableau indicatif version 2004 » in *L'assurance au présent*, lettre d'information hebdomadaire, numéro 22, 31 mai-4 juin 2004.

⁷⁹⁷ E. WOUTERS, *Bull. ass.*, 2001, p.113

⁷⁹⁸ G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.155.

le rejet des demandes d'indemnisation des victimes a entraîné une accumulation de provisions excédentaires considérables qui a motivé un abaissement substantiel des taux des contributions qui le financent⁷⁹⁹.

C'est pourquoi certains auteurs soutiennent qu'il est nécessaire de rendre la procédure contre le Fonds de garantie plus simple et plus accessible aux personnes lésées. Le sort des victimes serait amélioré si, dans la poursuite, le Fonds jouait son rôle de garant sans contestation et si la subsidiarité n'était mise en œuvre que dans la contribution entre organismes assureurs.⁸⁰⁰ G. VINEY propose, à bon escient, de munir la victime d'une action directe contre le Fonds à l'instar de celle qui est reconnue à la victime contre l'assureur de responsabilité.⁸⁰¹

⁷⁹⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 2000, p.652.

⁸⁰⁰ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation*, 4^e éd., Paris, Dalloz, 2000, p.644.

⁸⁰¹ G.VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992, p.155.