

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 AVRIL 1908.

Rapport de la Commission de la Justice, chargée d'examiner les Propositions de Loi déposées par MM. Hanrez, Keesen, Libioule et Lambiotte, et par MM. Magnette, Hanrez, Flechet et Keesen, relativement à la responsabilité civile des accidents d'automobile.

(Voir les nos 12, session de 1905-1906, — 5, session de 1906-1907, du Sénat.)

Présents : MM. DUPONT, Président; DE RAMAIX, DEVOLDER, le Comte GOBLET D'ALVIELLA, le Baron ORBAN DE XIVRY, PICARD, ROBERTI, VAN VRECKEM, WIENER et BRAUN, Rapporteur.

MM. HANREZ, MAGNETTE, auteurs des propositions, et le Ministre de l'Agriculture y assistent également.

MESSIEURS,

Le Sénat a été saisi par plusieurs de nos honorables collègues de deux Propositions de Loi relatives à la responsabilité civile des propriétaires d'automobile en cas d'accident; la première porte la signature de MM. Hanrez, Keesen, Libioule et Lambiotte; la seconde émane de MM. Magnette, Hanrez, Flechet et Keesen. Ces Propositions de Loi sont reproduites aux Annexes (pages 31 et 32). Elles ont été publiées avec leurs développements aux Documents parlementaires du Sénat (N° 12, séance du 26 décembre 1905 et n° 5, séance du 13 novembre 1906).

La Commission, après avoir rendu hommage à l'initiative des auteurs de ces Propositions, a jugé, d'accord avec eux, qu'il convenait de ne pas se borner à l'examen des textes de loi qui lui sont soumis. Elle a donc élargi le cadre de son travail et profité de l'occasion qui lui était offerte pour embrasser toute une série de questions connexes, et, d'une manière générale, l'ensemble de la matière comprise à l'étranger sous le nom de « droit de l'automobile ».

Elle a notamment porté son attention sur les questions énoncées ci-après (p. 11) et cherché à leur donner une solution inspirée à la fois par l'intérêt que commande ce nouveau département de l'industrie nationale et par le souci de la sécurité indispensable à la circulation urbaine et routière.

Le développement du transport automobile suscite partout un intérêt puissant dans le public. Cet intérêt s'attache non seulement aux progrès économiques de l'industrie de la construction automobile, mais tout autant aux progrès des applications pratiques du moteur et aux prouesses sportives des motoristes. Nul certes ne niera que cet intérêt soit légitime.

Les auteurs des propositions soumises à la Commission s'accordent pour le reconnaître.

L'honorable M. Hanrez s'exprime comme suit :

« L'application des moteurs mécaniques aux véhicules qui circulent sur nos routes et dans les rues de nos villes, réalise incontestablement un progrès. Le nombre des voitures automobiles augmente chaque année et on peut prévoir qu'avec les perfectionnements et les simplifications qui résulteront de leur emploi, leur place deviendra prépondérante. »

L'honorable M. Magnette dit de son côté :

« Assurément il ne peut venir à l'esprit de personne de nier que ce mode nouveau de locomotion constitue un progrès, encore que jusqu'à présent il ne semble pas que l'industrie en puisse grandement profiter, et qu'il apparaisse, pour une longue période encore, comme un sport réservé à la fortune ou tout au moins à la très large aisance.

» D'autre part, la fabrication des véhicules automobiles est devenue une branche très importante de notre industrie nationale, et il ne peut être question, comme l'idée en a été émise, de prendre à l'égard de ce mode de transport des mesures analogues à celles qui ont été décrétées en certains pays et qui équivalent, dans le fait, à une véritable prohibition. »

La Commission s'associe sans réserves à l'hommage mérité ainsi rendu à l'automobilisme. Elle proclame que cet hommage est dû même à l'automobilisme purement sportif. Elle voit dans l'automobilisme un engin de locomotion merveilleux, l'engin idéal peut-être (abstraction faite de ce que nous réserve la locomotion aérienne) à la fois par son confort de carrosserie, sa rapidité, sa souplesse, son individualisation d'emploi, son indépendance presque absolue vis-à-vis de la voie de circulation. Elle estime que l'automobile a l'avenir pour elle; qu'aujourd'hui d'un emploi somptuaire, elle passera de plus en plus dans l'usage professionnel, et peut-être, un jour, dans l'usage courant et démocratique, comme a fait la bicyclette. Elle constate que l'automobile est devenu en Belgique l'objet et l'aliment d'une industrie considérable, florissante en dépit d'une crise passagère, absorbant des capitaux immenses, procurant du travail et du pain à des milliers d'ouvriers. Elle se rend compte qu'il faut indispensablement se garder d'entraver par des règlements intempestifs ou une législation vexatoire l'essor industriel de ce progrès de la locomotion.

La Commission s'est même attachée à des considérations plus élevées et qui tiennent, s'il est permis de parler ainsi, à la philosophie du progrès mécanique et sportif dans la société.

Il ne faut pas perdre de vue, selon elle, que, d'une manière générale, la société est intéressée au développement de l'initiative des individus ; l'action avec ses chances, ses risques et même ses périls, est la loi même de la vie. L'automobilisme offre des dangers ? Eh bien, soit. Mais il est salubre qu'il y ait dans la société des êtres assez passionnés d'action pour ne pas céder aux conseils de prudence excessive ou de simple oisiveté qui paralysent l'activité de la généralité des hommes, surtout des favorisés de la fortune. L'on peut dire, en outre, qu'à notre vie trépidante et affairée, avare de temps, brûleuse d'étapes et dévoratrice de distances, il faut de ces engins de transport extraordinairement rapides qui suppriment les éloignements et multiplient la faculté d'agir de l'homme en lui conférant une sorte d'ubiquité. Enfin, si un engin mécanique nouveau est inventé, il est évidemment de l'intérêt de tous qu'il soit mis en usage et que le perfectionnement en soit ainsi ménagé. En ce sens, il est permis de dire que l'automobilisme, tout de même que la marche, *doit* être pratiqué.

Et il y a sans doute un devoir général de prudence qui s'impose à toute activité humaine, mais aussi un devoir général de sauvegarde à tout individu. L'automobiliste doit rester en état d'éviter le piéton ou l'obstacle ; mais le piéton doit se garer et les obstacles doivent en principe être écartés de la circulation.

C'est au législateur à intervenir, avec sagesse et pondération, pour assurer la concordance de ces obligations réciproques. Dans les dispositions qu'il édicte pour ordonner les relations de fait qui se nouent et se dénouent sans cesse entre les hommes, il doit faire une part à l'intérêt de celui qui met en valeur les inventions mécaniques et une part à l'imprudence générale et inévitable de celui qui est exposé à en pâtir. La part faite à l'imprudence du « particulier » pourra devoir varier en raison de l'éducation du sens de la préservation personnelle et de l'art de la sauvegarde que chacun acquiert par l'accoutumance. Aux débuts d'une locomotion nouvelle, la part faite à l'imprudence générale du public devra être plus grande ; elle diminuera quand l'habitude sera une fois prise, et ira s'amointrissant insensiblement pour devenir, après un certain temps, inappréciable. Elle est à présent nulle en ce qui concerne la traction animale par suite de notre accoutumance très ancienne à ce mode de transport ; elle le sera peut-être de même en ce qui concerne l'automobilisme, à quelque dix ou vingt ans d'ici, par suite de l'éducation graduelle du public. A ce moment, il n'y aura plus de risque vraiment *anormal*, pour la circulation routière, à ce que les automobiles roulent à plus de 30 kilomètres à l'heure. Le pouvoir administratif, chargé de déterminer réglementairement les maxima de vitesse, tiendra compte de ces progrès, de cette adaptation au milieu, pour relâcher alors sa discipline. C'est une liberté que la loi pourra lui laisser.

Ajoutons que si le danger de la circulation automobile résulte avant tout de la vitesse excessive des engins automobiles, il y a lieu de

penser, avec l'honorable M. Hanrez, que le véritable progrès de l'industrie nouvelle paraît devoir suivre une autre direction : celle du développement des transports industriels et celle des applications pratiques et usuelles de l'engin à l'exercice des professions qui exigent de fréquents déplacements.

« Jusqu'à présent — dit M. Hanrez — c'est principalement pour les voitures de luxe comme instrument de sport de la grande vitesse, que le moteur mécanique a été utilisé. Mais si telle a été la cause du succès rapide de l'automobilisme, son avenir n'est cependant pas là. On ne tardera pas à voir se développer l'emploi des camions automobiles, pour le transport des marchandises pondéreuses, avec des vitesses notablement supérieures, sans doute, à celles que permet la traction animale, mais qui n'auront rien d'excessif. Même pour le transport des personnes, le but à poursuivre n'est pas de rouler sur routes à la vitesse des trains de chemin de fer. »

Ces vues de l'honorable M. Hanrez nous ont été confirmées par diverses personnes instruites de l'évolution industrielle de la construction des automobiles. De moins en moins, nous ont dit ces spécialistes, les constructeurs d'automobiles s'attachent à poursuivre le développement de la vitesse, pour se consacrer davantage, quelques-uns même exclusivement, à la production, soit d'engins pratiques, à vitesse modérée, solides, résistants, adaptés aux besoins spéciaux de diverses professions déterminées, soit d'engins destinés aux transports en commun et aux transports industriels de poids lourds.

D'autres conquêtes attendent encore nos constructeurs dans la voie de l'industrialisation de l'automobile. Nous en trouvons l'indice dans l'article ci-après, extrait de la chronique automobiliste de *l'Indépendance* du 22 mars 1908 :

« Il a été dit, il n'y a pas longtemps, ici même, comment l'automobile avait un autre domaine à parcourir, le domaine agricole, autre phase des transports lourds...

» En France, il y a de ce côté progrès sérieux. En Belgique, l'on attend.

» Quoi qu'il en soit, l'automobile a fait, en agriculture, une apparition simple, rudimentaire encore mais néanmoins suffisamment démonstrative pour qu'on ne tarde plus à en faire une application sérieuse ici.

» Il y a en ce moment des moteurs se vendant couramment de 800 à 1,200 francs, dénommés le moteur du fermier, que l'on applique à toute espèce de chariot, d'un maniement simple, à la portée de tous, et qui peut être déplacé en très peu de temps. C'est là la vraie industrialisation de l'automobile. »

La Commission a eu égard enfin à une considération de fait, générale comme les précédentes, et qui domine également tout le problème du « droit de l'automobile » : c'est l'état présent de la circulation sur routes.

Les abus de la circulation sur routes ont souvent fait l'objet des doléances des automobilistes et il faut reconnaître impartialement que ces doléances sont en grande partie fondées.

Un défenseur de la liberté absolue de la circulation automobile, M. Quérenet, membre distingué du barreau de Paris, a résumé comme suit, peut-être avec quelque complaisance, mais sous une forme pleine d'humour et de pittoresque, au cours d'une discussion à la Société

d'études législatives (1), les griefs des automobilistes contre les autres occupants de la route en France :

« A quoi sert la route aujourd'hui ? Elle sert à tout, sauf à la circulation raisonnée des voitures et des piétons. Ce qui s'y passe, c'est le désordre et l'anarchie. Rappelez-vous la réflexion de M. Hennequin, dans son rapport que je vous citais tout à l'heure. Voyez ce qu'est la route pour votre éminent rapporteur. La route semble pour lui la propriété du riverain, comme le jardin est la propriété de celui à la maison duquel il est annexé ; c'est à la fois une basse-cour, une écurie, un salon de lecture, une cour de récréation. On pourrait en faire un terrain de tennis ou de golf, ou même des water-closets ! Ne riez pas. Il y a des espèces judiciaires sur ce point.... Mais permettez-moi de protester ; les routes ont été créées pour l'usage des gens qui se rendent d'un lieu à un autre, soit à pied, soit en voiture...

» Avant les chemins de fer, ces routes étaient sillonnées de voitures, bien plus nombreuses qu'aujourd'hui. Les diligences y passaient nombreuses et si elles n'y faisaient pas du 50 à l'heure, elle abattaient au galop de leurs cinq chevaux du 15 à 20 à l'heure ; ces diligences-là, elles ne s'arrêtaient en cas d'accidents, ni en 10, ni en 20 mètres, comme les automobiles d'aujourd'hui. Mais dans ce temps-là, on laissait la route aux diligences. — Depuis cette époque jusqu'à la bicyclette, la route fut déserte et presque abandonnée : le paysan et le charretier l'ont alors considérée comme leur appartenant : prétendez-vous qu'ils l'ont acquise par prescription ?

» Aujourd'hui, en province surtout, on se heurte à des infractions perpétuelles et non réprimées, aux prescriptions réglementaires du code de la route. C'est le piéton qui veut suivre le milieu de la chaussée ou qui la traverse sans précaution aucune ; c'est le conducteur des fardiers ou des voitures agricoles qui n'est jamais à la tête de ses chevaux, ou qui est assis dessus, ou qui dort sur son foin ; c'est la voiture non éclairée la nuit des feux réglementaires ; c'est le troupeau, vaches, moutons ou autres bêtes, qu'on rencontre au mépris des prescriptions légales, alors qu'il est défendu de les laisser se répandre même sur les bords des grands chemins plantés d'arbres. Ce sont, dans les traversées de villages, les dépôts de gravier, fumier ou immondices ; ce sont les animaux errant et vaguant... Tout cela, ce sont des atteintes certaines à la libre circulation de la route et c'est la principale cause des accidents. »

Telles sont les considérations en faveur de l'automobilisme que la Commission n'a cessé d'avoir présentes à l'esprit au cours de ses délibérations.

La Commission a fait mieux encore : elle a tenu à entendre dans l'expression directe de leurs vœux les principaux intéressés. Elle s'est souvenue à propos que, lors de l'élaboration de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 sur la police du roulage, le rapporteur du projet, l'honorable M. Liebaert, actuellement Ministre des finances, avait provoqué les observations pratiques d'une association vivement intéressée à la législation nouvelle, le Touring Club de Belgique. Plusieurs de ces observations furent accueillies et la mention expresse s'en retrouve dans le texte du rapport de notre honorable collègue de l'autre Assemblée. S'autorisant de cet exemple, le rapporteur de la Commission sénatoriale s'est mis en relations avec le comité de l'Automobile Club de Belgique et l'a engagé à émettre un avis d'ordre pratique sur les points principaux qui avaient fait l'objet des délibérations de la Commission. Les vœux et observations de l'Automobile Club de Belgique sont consignés dans un mémoire qui sera sans doute distribué par lui aux membres de la Législature.

---

(1) Discussion de l'avant-projet Colin, *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, pp. 370-371.

Votre Commission n'a donc négligé aucun moyen d'information et elle a eu le juste souci de laisser à tout argument en faveur de l'automobilisme la faculté de se produire librement.

Mais elle n'a pu s'empêcher non plus de tenir compte des justes griefs du public. L'automobile, si merveilleux engin de locomotion soit-elle, se voit imputer à bon droit des méfaits dont le législateur ne peut se désintéresser.

La Commission avait pour devoir de délibérer sur les moyens de remédier à ces abus. Nous allons dire quel a été le résultat de ses délibérations.

Toutefois, avant d'entrer dans cet exposé, il ne sera pas inutile de rappeler brièvement quel est l'état de la législation présente en Belgique sur la matière qui nous occupe.

Aucune disposition *spéciale à l'automobilisme* n'existe dans le droit belge en vue de régler la responsabilité civile des accidents de voitures à moteur : sont applicables à ces accidents comme à tous les autres accidents de circulation, les principes du droit commun en matière de responsabilité (art. 1382 et suivants du Code civil pour les accidents non intentionnels). De même, dans le domaine de la répression, aucune disposition *particulière à l'automobilisme* ne punit les infractions des conducteurs et propriétaires motoristes. Leur situation à ce point de vue est identique à celles des conducteurs et propriétaires d'autres véhicules.

La législation administrative, au contraire, contient un certain nombre de dispositions spéciales à la circulation automobile, mais ces dispositions elles-mêmes figurent dans la loi générale sur la police du roulage (loi du 1<sup>er</sup> août 1899) et dans l'arrêté royal organique, pris en exécution de cette loi, le 4 août 1899 (1).

---

(1) **Nous croyons bien faire de reproduire le texte de la loi sur la police du roulage (loi du 1<sup>er</sup> août 1899) :**

ARTICLE PREMIER. — Le Gouvernement est autorisé à faire, par arrêté royal, des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.

Il prendra au préalable l'avis des députations permanentes. En ce qui concerne les routes de l'État, dans les cas urgents, cette consultation n'est pas requise pour l'exercice du droit de police conféré au Gouvernement par l'alinéa 1<sup>er</sup>.

Des règlements complémentaires peuvent être arrêtés soit par les conseils provinciaux, soit par les conseils communaux.

Les règlements provinciaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au roi.

Les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements généraux et provinciaux et sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au roi.

ART. 2. — Les infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi sont punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Les juges de paix connaissent de ces infractions et peuvent, en cas de circonstances atténuantes, réduire l'amende sans qu'elle puisse être inférieure à 1 franc.

Les peines sont doubles :

1° S'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée ;

2° Si les infractions ont été commises pendant la nuit.

Le premier alinéa de l'article 43 du code pénal n'est pas appliqué aux infractions prévues par le présent article.

ART. 3. — Les peines établies par la présente loi sont appliquées sans préjudice aux dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ART. 4. — Les fonctionnaires et agents de l'autorité délégués par le Gouvernement pour

Ces documents législatifs sont, à notre connaissance, les seuls jusqu'à présent du droit belge qui fassent mention particulière de l'automobile.

surveiller l'exécution de la présente loi constatent les infractions à la loi et aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

Une copie de ces procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans les quarante-huit heures de la constatation des infractions.

En cas d'infraction aux dispositions des règlements qui imposent aux véhicules un maximum de chargement, les fonctionnaires et agents précités, ainsi que tous officiers de police judiciaire, peuvent obliger les conducteurs à décharger leurs véhicules de l'excédent de poids constaté.

En cas de refus de la part d'un conducteur, le véhicule est retenu aux frais, risques et périls du délinquant ou de ses ayants cause.

ART. 5. — Des arrêtés royaux peuvent charger :

A) Les gouverneurs de province, [de régler le roulage sur toutes les routes en temps de dégel et délivrer, en tout temps, les autorisations nécessaires pour le transport des objets indivisibles ;

B) Les députations permanentes, d'intervenir, en dehors du temps de dégel, dans l'application des tarifs de chargement et dans la détermination des conditions imposées à l'usage des locomotives routières.

ART. 6. — Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du code civil, des dommages-intérêts et frais, le sont également de l'amende. Le mari leur est assimilé quant aux infractions commises par sa femme, le tuteur quant aux infractions commises par ses pupilles non mariés, demeurant avec lui.

ART. 7. — L'action publique et l'action civile résultant d'une infraction à la loi et aux règlements sur la police du roulage sont prescrites après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise.

ART. 8. — Sont abrogés en tant qu'ils s'appliquent à la police du roulage et de la circulation :

1° La loi du 29 floréal an X, celle du 7 ventôse an XII, le décret du 13 août 1810, les lois du 24 mars 1838, du 25 mars 1838 et du 24 mars 1841, et les articles 1<sup>er</sup> et 3 de l'arrêté royal du 8 novembre 1853 ;

2° L'article 557, §§ 1<sup>er</sup> et 2, du code pénal en ce qu'il a de contraire aux règlements pris en exécution de la présente loi ;

3° Toutes dispositions réglementaires actuellement en vigueur sur la police du roulage et de la circulation.

#### DISPOSITION TRANSITOIRE.

ART. 9. — La présente loi et l'arrêté royal portant le premier règlement général seront obligatoires trois mois après leur publication.

**Voici, d'autre part, celles des dispositions du règlement général du 4 août 1899 sur la police du roulage et de la circulation qui concernent particulièrement l'automobilisme :**

ARTICLE PREMIER. — ... 3° ... Toute voiture automobile et tout motocycle sera pourvu de deux plaques placées en évidence, l'une en avant, l'autre à l'arrière et portant un numéro d'ordre tiré d'un répertoire unique pour tout le royaume. Ces plaques seront délivrées contre paiement de leur valeur par les agents de l'administration à désigner par notre ministre de l'agriculture et des travaux publics ;

4° Tout véhicule doit être muni, depuis la chute du jour jusqu'au matin, d'au moins une lanterne bien éclairée projetant la lumière dans le sens de la marche. Les voitures automobiles et les motocycles seront pourvus, en outre, d'une lanterne fixée à l'arrière du véhicule et disposée de manière à éclairer le numéro d'ordre dont il est question au paragraphe précédent ;

5° Tout vélocipède, toute locomotive routière, toute automobile, tout motocycle, sera porteur d'un appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres au moins ;

6° Les véhicules circulant en temps de neige et, en tout temps, les voitures dont les roues sont garnies de bandes élastiques seront munis de grelots ou sonnettes capables d'avertir le piéton.

ART. 2. — Les locomotives routières ne peuvent être mises en usage dans les diverses provinces du royaume, qu'en vertu d'une autorisation spéciale accordée par la Députation permanente, sur l'avis des chefs des services techniques compétents.

L'arrêté d'autorisation, toujours révocable, et dont le conducteur des locomotives routières devra, à toute réquisition, produire une copie, renfermera les clauses relatives notamment aux voies à parcourir, au nombre des conducteurs, à la vitesse, au poids, à la composition et à la disposition

Le règlement général ne s'occupe spécialement de l'automobilisme qu'au sujet :

- 1° De divers détails de conditionnement des véhicules, en vue :
  - a) de l'identification des véhicules (plaques d'identité et numéro d'ordre) ;
  - b) de la sécurité générale de la circulation (lanternes, avertisseurs sonores, freins) ;
- 2° De la vitesse de marche (fixation d'un maximum) ;
- 3° De l'ordre général de la circulation.

---

des machines et des véhicules remorqués, ainsi qu'au nombre de ces véhicules, à leur mode d'attache et de construction.

ART. 6. — Il est interdit, sauf exception dûment autorisée, de laisser un véhicule attelé ou non autre que le vélocipède, en stationnement sur la voie publique, excepté pour le chargement ou le déchargement ou en cas de nécessité, et ce, pendant le temps strictement indispensable.

Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

ART. 7. — Lorsqu'un véhicule se trouve placé de manière à entraver ou même à gêner la circulation, les fonctionnaires et agents cités à l'article 29 sont autorisés à prescrire telles mesures qu'ils jugeront nécessaires pour remédier à la situation.

Sans préjudice des peines comminées par la loi, les ordres donnés doivent être exécutés immédiatement par ceux qui sont chargés de la conduite des véhicules, faute de quoi il y sera pourvu d'office, aux frais des délinquants ou de leurs ayants cause.

ART. 9. — Le stationnement et la circulation des véhicules, des cavaliers et des animaux sont interdits sur les trottoirs, les contre-allées et les chemins exclusivement réservés aux cavaliers.

Ces interdictions ne s'étendent pas aux vélocipèdes conduits à la main, à moins de stipulation contraire par les règlements de police locale.

ART. 10. — Lorsqu'un accotement spécial a été désigné pour la circulation exclusive des piétons et des vélocipèdes, le stationnement et la circulation des autres véhicules, y compris les motocycles, des bêtes de trait, de charge ou de monture et des bestiaux y sont interdits. Si la partie utile de cet accotement n'atteint pas une largeur suffisante pour assurer les croisements des tricycles et des quatricycles, ceux-ci ne pourront y circuler qu'à la condition de céder la place aux bicyclistes.

ART. 12. — Il est défendu de faire circuler les véhicules autres que les vélocipèdes sur un accotement en pente, dans le but de remplacer l'action des freins ou d'y suppléer.

ART. 14. — Sauf autorisation du collège des bourgmestre et échevins, les luttes de vitesse entre véhicules, entre animaux et entre véhicules et animaux sont interdites sur la voie publique.

ART. 15. — Il est défendu d'imprimer aux véhicules et animaux une vitesse dangereuse pour la circulation.

Dans les agglomérations, ainsi qu'au tournant et au croisement des rues, ils auront toujours une allure modérée.

Dans la foule, ils avanceront à l'allure du pas d'homme et suivront à la file ; leurs conducteurs devront se soumettre à toutes les prescriptions des agents chargés de la police.

Il est interdit aux vélocipédistes de circuler sans tenir le guidon ou en lâchant les pédales.

En cas d'embarras, ils doivent mettre pied à terre et conduire leur machine à la main.

ART. 16. — La vitesse de marche des voitures automobiles et des motocycles ne peut jamais être supérieure : en rase campagne, à 30 kilomètres à l'heure et dans la traverse des agglomérations, à 10 kilomètres à l'heure.

ART. 17. — Les conducteurs de locomotives routières, de locomotives de chemins de fer privés, de voitures automobiles et les vélocipédistes sont tenus de ralentir ou même d'arrêter la marche de leurs véhicules lorsqu'à l'approche de ceux-ci les attelages, bêtes de charge ou de monture manifestent des signes de frayeur.

ART. 18. — Les conducteurs de véhicules quelconques ou de bêtes de charge, de trait ou de

Il y a lieu de rappeler aussi les dispositions fiscales et douanières qui régissent l'entrée, en Belgique, des automobiles venant de l'étranger. Ces dispositions sont clairement résumées par l'*Annuaire de l'Automobile-Club de Belgique* (1907, pp. 320 et 321), dont nous reproduisons en note l'exposé (1) :

monture doivent prendre à droite pour croiser ou se laisser dépasser, et à gauche pour dépasser.

Sur les chaussées empierrées ou pavées mesurant plus de 5 mètres de largeur, les véhicules quelconques et les bêtes de trait, de charge ou de monture, prennent la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite.

ART. 19. — Lorsque des véhicules quelconques ou des bêtes de trait, de charge ou de monture, se rencontrent ou se rejoignent, les conducteurs se cèdent mutuellement la moitié de la chaussée

ART. 20. — Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou de monture, qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix.

ART. 29. — Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement :

- 1° Les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées;
- 2° Les ingénieurs, inspecteurs, sous-ingénieurs, commissaires voyers et conducteurs des services techniques provinciaux;
- 3° Les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance des voies routières;
- 4° Les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts;
- 5° Les employés des accises et de la douane;
- 6° La gendarmerie nationale;
- 7° Les fonctionnaires et agents chargés de la police locale.

ART. 30. — En cas d'encombrement, d'accident ou de menace d'accident, ou pour permettre de constater l'accomplissement des conditions prescrites par le présent règlement, les conducteurs de véhicules, d'animaux de trait, de charge ou de monture, doivent s'arrêter à toute réquisition d'un agent chargé de l'exécution du présent règlement et portant l'insigne de ses fonctions ou muni de sa commission.

(1) **Régime général.** — Les automobiles venant de l'étranger sont admises en exemption provisoire des droits, sous caution (12 p. c. de la valeur) en vertu d'un *acquit de transit* donnant le signalement exact du véhicule et stipulant un délai maximum d'un an pour la réexportation. A la sortie du pays, qui peut avoir lieu par tous les bureaux de douane, cet acquit doit être reproduit aux agents de la douane et les droits cautionnés sont *restitués*.

Si on désire pénétrer plusieurs fois en Belgique, il suffit de ne pas réclamer, lors des sorties non définitives, la restitution définitive des droits, qui ne se fera que lors de la réexportation définitive du véhicule.

Presque tous les bureaux de douane belge sont qualifiés pour recevoir le cautionnement exigé pour l'entrée en Belgique.

Il est prudent de prévenir, soit par lettre, soit par télégramme, le bureau de douane belge par lequel on compte faire sa *sortie* définitive. Les droits consignés, pour les voitures spécialement, pouvant monter à une somme assez élevée, les bureaux de douane n'ont pas toujours en caisse les fonds nécessaires. Sans cette précaution, on s'exposerait à des retards et des complications inutiles.

**Régime spécial aux localités voisines des frontières.** — Les receveurs des douanes peuvent, sous leur responsabilité, autoriser la libre circulation, avec dispense des formalités susmentionnées, des véhicules appartenant aux personnes qui habitent dans le voisinage de la frontière et que leur profession ou leurs affaires appellent d'un pays dans l'autre.

Il a été pris, en outre, dans deux circulaires ministérielles du 9 juin 1900 et du 6 septembre 1900) diverses dispositions pratiques pour faciliter l'entrée en Belgique des automobiles, aux membres des clubs reconnus (1).

Telle est la situation actuelle de l'automobilisme dans le droit belge.

Il n'est pas douteux que ces dispositions ne soient insuffisantes et, en plusieurs points, défectueuses.

La mise en pratique des règlements administratifs, notamment, a donné lieu à de nombreuses contestations judiciaires (2).

---

(1) La première de ces circulaires prescrit notamment ce qui suit :

« § 1. Les sociétés étrangères automobiles qui désirent obtenir la faveur du régime spécial, adressent à cet effet une demande écrite au directeur général des contributions directes, douanes et accises, à Bruxelles. Cette demande est faite par le président de la société, qui y indique le nom et la demeure du délégué chargé de le représenter en Belgique pour les relations avec la douane ; elle contient l'engagement de verser, au bureau des douanes à désigner par l'Administration, la somme qui sera fixée pour garantir la redevabilité des droits d'entrée éventuellement dus. En vue de la fixation de cette somme, la demande doit, en outre, être accompagnée d'une liste indiquant le nom des membres, le nombre de voitures automobiles, motocycles, etc., qu'ils possèdent et la valeur de chacun de ces véhicules.

» § 2. Après avoir reçu du directeur général des contributions avis de l'accueil de sa demande, le président de la société intéressée, ou son délégué, verse le cautionnement exigé et il est, dès lors, autorisé à délivrer aux affiliés des permis de libre circulation, valables jusqu'au 31 décembre de l'année de leur délivrance.

» § 3. Par dérogation aux dispositions des §§ 1 et 2 qui précèdent, dispense de cautionnement peut être accordée aux sociétés étrangères à l'égard desquelles une société d'automobilisme ou de tourisme belge, agréée à cette fin par le Ministre des finances et des travaux publics, s'est portée garante de la reproduction régulière de leur permis de libre circulation. »

La circulaire ministérielle du 6 septembre 1900 étend encore ces facilités ; en vertu de ses dispositions, dit l'*Annuaire de l'Automobile-Club de Belgique* (1907, p. 325), « les automobilistes étrangers munis d'un triptyque peuvent entrer en Belgique, et en sortir autant de fois qu'ils le désirent pendant l'année en cours de la délivrance du dit triptyque (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre). Tous les délais de validité expirent au 31 décembre. »

(2) Le plus grand nombre de ces contestations porte sur la seconde plaque réglementaire ; à un moment donné, l'administration ne délivrant plus qu'une seule plaque aux détenteurs d'automobile, la question s'est posée de savoir si le conducteur était dispensé par ce fait de se conformer au règlement qui prescrit de placer une plaque en évidence à l'arrière des automobiles. Voici, repris dans les *Pandectes périodiques*, les arguments de quatre décisions judiciaires qui mettent bien en évidence la difficulté soulevée :

« Si l'autorité communale a le droit, en s'inspirant des nécessités locales, d'édicter des prescriptions nouvelles sur la réglementation du roulage, il lui est interdit d'aller à l'encontre des mesures prescrites par les lois ou règlements généraux ou provinciaux. En prescrivant l'emploi, à l'arrière de l'automobile, d'une plaque non fournie par l'administration et ayant une forme et des dimensions non approuvées par cette dernière, un conseil communal édicte une disposition contraire à l'article 1<sup>er</sup>, n° 3, de l'arrêté royal du 4 août 1899, même si, en fait, l'administration ne délivre pas la plaque qui doit être placée à l'arrière de l'automobile. » (Cass., 10 octobre 1904, *Pand. pér.*, 1904, p. 1112.)

« Si l'administration ne délivre plus qu'une seule plaque aux détenteurs d'automobiles, le conducteur n'est dispensé de se conformer au règlement que dans la mesure où le fait de l'administration rend son observation impossible. Il s'ensuit que la lanterne d'arrière de l'automobile ne devra plus être disposée de façon à éclairer le numéro d'ordre. » (Corr. Anvers, 25 mars 1905, *Pand. pér.*, 1905, p. 1096.)

« Lorsque le prévenu a vainement demandé contre paiement de la valeur la seconde plaque réglementaire et que le Ministre de l'agriculture et des travaux publics n'a jusqu'ores désigné

D'autre part, des réclamations plus nombreuses encore ont été élevées par le public contre la manière dont la réglementation elle-même a été conçue et organisée et contre le défaut, dans nos lois, de dispositions réglant la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobile en cas d'accidents.

Pour se convaincre de l'importance de ce mouvement d'opinion, il suffit de se reporter à la lecture des journaux, ou, mieux encore, aux instances réitérées faites depuis quelques années, par plusieurs de nos collègues de l'une et de l'autre Chambres, à la tribune parlementaire, pour obtenir que des modifications fussent apportées au régime existant.

Tout récemment encore, au cours de la discussion du budget de l'agriculture à la Chambre des Représentants, les abus de l'automobilisme ont fait l'objet d'une intervention de l'honorable M. H. Carton de Wiart (séance du 6 mars 1908) et d'une interpellation de l'honorable M. P. Daens (séance du 12 mars 1908), auxquelles M. le Ministre de l'agriculture *ad interim* a répondu (séance du 13 mars 1908) d'une manière explicite et favorable aux vœux exprimés par les orateurs. Il a déclaré notamment qu'une réglementation administrative nouvelle était imminente et il en a indiqué les grandes lignes (1).

Mais il ne s'agit là, ainsi qu'on le verra plus loin, que d'une solution partielle du problème. La Commission de la Justice du Sénat s'est imposé, nous l'avons dit, la tâche plus vaste d'établir, autant que possible, tout le « droit de l'automobile ».

Sur quelles bases, d'après quels principes? C'est ce que nous allons exposer en suivant pour cela l'ordre du questionnaire sur lequel la Commission a réglé ses délibérations et qui est le suivant :

1. — Faut-il une législation spéciale ou suffit-il d'appliquer aux automobiles le droit commun?
2. — Le projet doit-il être relatif à la responsabilité pénale et à la responsabilité civile?
3. — Y a-t-il lieu de s'occuper des mesures préventives à décréter par le pouvoir administratif, réglementant la circulation des automobiles?
4. — En matière de responsabilité pénale, y a-t-il lieu d'ériger en délit spécial « l'accident anonyme », c'est-à-dire le fait de l'auteur qui se dérobe par la fuite aux conséquences de l'accident?
5. — Quelles peines spéciales y a-t-il lieu d'édicter soit dans ce cas, soit en général et dans les cas de récidive?
6. — En matière de responsabilité civile, la preuve de la faute doit-elle

---

aucun agent pour « délivrer la plaque à placer en évidence à l'arrière des automobiles », le prévenu n'a pu commettre une faute en ne se procurant pas et en n'utilisant pas une plaque que personne en Belgique n'est légalement chargé de délivrer. » (J. P. Nivelles, 11 juillet 1906, *Pand. pér.*, 1906, p. 1087.)

« Lorsque l'administration se refuse à délivrer au propriétaire d'une automobile la seconde plaque devant être appliquée à l'arrière de la voiture, ce propriétaire se trouve, par la faute même de l'administration, dans l'impossibilité matérielle de se conformer à la loi; dès lors, toute infraction disparaît. » (Cass., 5 novembre 1906, *Pand. pér.*, 1906, p. 1087.)

(1) Nous reproduisons à l'Annexe II, p. 28, le projet de nouveau règlement du roulage dont a parlé M. le Ministre de l'agriculture *ad interim*, dans cette séance du 13 mars 1908.

rester à charge de la victime, ou convient-il d'adopter : soit la théorie de la présomption de faute du conducteur du véhicule, soit la théorie basée sur la règle que c'est à celui qui crée un risque anormal qu'il appartient de le supporter?

7. — Y a-t-il lieu, si l'on applique la théorie du risque, à évaluation forfaitaire de l'indemnité?

Faut-il laisser à la victime le choix entre le paiement de l'indemnité intégrale, à charge par elle de faire la preuve de la faute, et le système du forfait, pour le cas où la preuve de la faute n'aurait pas été faite?

8. — Dans quels cas y aura-t-il exonération de responsabilité :

a) Faut-il distinguer entre la faute légère de la victime, la faute grave, la faute lourde ou inexcusable, la faute intentionnelle?

b) L'exonération doit-elle s'étendre au cas fortuit? Que faut-il comprendre sous la dénomination de cas fortuit et celle de force majeure en matière d'automobilisme?

9. — *Quid* en cas de faute d'un tiers?

10. — Y a-t-il lieu de constituer un fonds de garantie ou caisse commune d'assurance et comment celle-ci sera-t-elle alimentée?

Faut-il lui accorder un recours contre l'auteur responsable de l'accident?

Le fonds de garantie aura-t-il à intervenir hors les cas où l'auteur responsable de l'accident sera insolvable ou inconnu?

11. — Y a-t-il lieu d'organiser l'assurance obligatoire?

12. — Convient-il d'annuler toute clause d'assurance ayant pour objet d'affranchir les conducteurs et propriétaires d'automobiles en cas d'accident ayant entraîné une condamnation pénale à leur charge?

Ou convient-il de réserver seulement pour ce cas le recours de l'assureur contre l'assuré?

13. — La réparation doit-elle comprendre « le double dommage »?

14. — Y a-t-il lieu de distinguer entre les victimes d'accident suivant que celles-ci se trouvaient ou non dans l'automobile?

15. — Y a-t-il lieu d'excepter de la loi les voitures chargées d'un service public?

16. — Y a-t-il lieu de distinguer entre les accidents et les dégâts non accidentels causés par la circulation des automobiles?

17. — *Quid* de la responsabilité des propriétaires du chef des accidents survenus à leurs préposés dans l'exercice de leurs fonctions?

---

## PREMIÈRE QUESTION

### Faut-il une législation spéciale ou suffit-il d'appliquer aux automobiles le droit commun ?

La Commission s'est trouvée d'accord en principe avec les auteurs des propositions qui lui étaient soumises pour reconnaître qu'une intervention spéciale des pouvoirs publics est nécessaire, non seulement pour réprimer les excès du sport automobiliste proprement dit, mais encore pour assurer d'une manière générale la réparation des accidents qu'occasionne la circulation automobile quelle qu'elle soit et aussi pour parer, par des mesures préventives, aux dangers spéciaux de cette circulation pour le public.

En présence des accidents nombreux dus à l'introduction de la traction « motoriste » dans la technique des moyens des transport ; en présence de la généralisation croissante de ce genre de locomotion et de la multiplication parallèle de ses dangers ; en présence de l'inadaptation de notre réseau routier à une circulation aussi rapide et aussi spéciale que la circulation automobile, et du défaut, qui perdurera sans doute, de voies réservées aux automobiles ; en présence des abus inexcusables auxquels se livrent un nombre trop grand d'adhérents du sport nouveau ; en présence enfin du soulèvement d'opinion provoqué par la répétition persistante de ces abus et par l'insuffisance de la législation existante à assurer régulièrement aux victimes la juste réparation des dommages subis, les pouvoirs publics manqueraient certes à leur mission fondamentale s'ils restaient indifférents.

Le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif doivent donc intervenir. Mais comment ?

Et faut-il pour cela créer une législation spéciale pour la circulation automobile ?

Si la Commission a estimé que oui, ce n'est pas dans une pensée d'hostilité contre l'automobilisme, mais avant tout dans une préoccupation d'opportunité et par des raisons d'ordre pratique (1).

(1) Nous ne nous dissimulons pas, en ce qui nous concerne personnellement, que la manière dont la Commission propose de résoudre le problème appelle naturellement une extension future de la même théorie à d'autres domaines analogues.

Les principes qu'elle pose à la base des dispositions de son choix débordent en effet par leur généralité l'application qui en est faite à la circulation automobile. Leur vertu législative et jurisprudentielle, loin d'être épuisée par la solution des difficultés du roulage automobiliste, y trouvera, au contraire, un accroissement et une impulsion nouvelles.

L'automobilisme n'est qu'un des innombrables départements de la mécanique appliquée. Celle-ci règne en souveraine dans l'industrie et toutes les manifestations de la vie matérielle contemporaine sont ses tributaires. Inéluctablement, les solutions adoptées dans un domaine serviront d'exemple et de plan au législateur qui entreprendra de défricher les autres. En somme, élaborer le statut de la circulation automobile, c'est nécessairement appliquer aux moteurs de locomotion routière quelques-unes des règles juridiques générales d'emploi de l'engin mécanique. Nous serons certainement dotés un jour du Code de l'emploi des engins mécaniques de tout genre ; mais ce jour est peut-être encore éloigné. En attendant, on ne peut laisser le problème de l'automobilisme en suspens, rester impassible devant les accidents, les morts d'hommes, les mutilations, les abus de

Il n'est pas douteux que, du fait de la circulation automobile, se trouve considérablement aggravée la condition de tous ceux qui se transportent, sur nos voies publiques, par tous les autres moyens connus, moins perfectionnés et usuels, de locomotion, soit le moyen naturel, la marche pédestre, soit la traction animale (voiturage, charriage, équitation), soit la traction mécanique sans moteur (bicyclette).

Or, ceux-là non seulement constituent actuellement l'énorme majorité du public, mais il est manifeste que leur condition est la condition primitive et sera longtemps encore la condition commune, moyenne, ordinaire de l'homme.

Un antagonisme d'intérêts et d'activités, parvenu à l'état aigu en certaines régions, a donc surgi entre deux groupes d'êtres humains.

Que l'autorité publique, qui a l'obligation d'y pourvoir, y pare en réglant spécialement et de préférence l'exercice de l'activité nouvelle du moins nombreux des deux groupes en présence, cela paraît rationnel; et elle aura satisfait pleinement à ses obligations si, tout en protégeant la condition commune et la possession d'état économique de la pluralité des citoyens, elle prend attention de sauvegarder, dans la juste mesure, l'intérêt général qu'offrent pour la société le développement de l'initiative parmi ses membres et le progrès des inventions mécaniques.

Ces vues générales se retrouvent invariablement en tête de tous les exposés de motifs, des projets et des propositions de loi qui ont été soumis aux divers Parlements ou adoptés par eux. Elles forment le début des exposés de motifs des propositions que votre Commission a discutées. Elles ont été consacrées en divers pays dans une série imposante de documents officiels (exposés de motifs de projets de loi, circulaires explicatives de règlements), dans de nombreuses études de droit et d'analyses de jurisprudence, enfin dans les comptes rendus de toutes les discussions auxquelles a donné lieu la question qui nous occupe.

Au surplus, l'idée de soumettre à des dispositions spéciales la circulation automobile est en chemin et déjà entrée dans la période des consécutions législatives (1). Des règlements, où la circulation des automobiles est organisée d'une manière spéciale, sont en vigueur dans la plupart des pays (presque tous fixent notamment un maximum de vitesse à la marche); le Danemark a réglé cette circulation par une loi sévère. Dans certains pays des sanctions pénales particulières ont été édictées ou proposées. De même, un fort mouvement s'est produit presque partout pour obtenir de la Législature le vote d'une loi spéciale réglant la responsabilité des conducteurs d'automobiles en cas d'accident. Un projet dans ce sens a été présenté au Reichstag et n'a été provisoirement écarté que pour des raisons secondaires. En Suisse, un projet fut sur le point d'être

---

vitesse, les dommages matériels, multiples, répétés et non réparés qui en résultent. Le cas est urgent et quoi qu'on doive augurer de l'avenir, il y a lieu de se mettre de suite à la tâche, de poser quelques pierres de l'édifice attendu, abandonnant au législateur de demain et d'après-demain le soin de poursuivre l'œuvre et d'achever le monument. Si, comme nous le croyons personnellement, la législation spéciale sur l'automobilisme doit être un jour complétée par l'extension de la théorie du risque à l'emploi de tout engin mécanique, elle n'aura été qu'en apparence et pour un temps une « législation d'exception ».

(1) Voir en Annexe II un résumé de la législation et du mouvement en faveur de la législation sur l'automobile à l'étranger.

adopté en 1904, en même temps que la loi sur la responsabilité des chemins de fer et, fait digne d'intérêt, la disjonction fut votée parce que le Conseil des États avait estimé que la question ne devait être réglée que par une loi *spéciale*. En France, à vu le jour, en 1907, un remarquable avant-projet de loi sur la circulation des automobiles dû à l'initiative privée de la Société d'Études législatives et à laquelle un juriste éminent, M. Ambroise Colin, professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Paris, a attaché son nom; en outre, à la suite de diverses interventions parlementaires rapportées aux Annexes, le Ministre des Travaux publics a déposé le 12 mars 1908 à la Chambre des députés un projet de loi « tendant à assurer plus efficacement la police de la circulation des automobiles et la répression des délits commis par les conducteurs de ces voitures ». Enfin, en Autriche, le Reichsrath paraît devoir consacrer le principe d'une législation spéciale par le vote d'une loi présentée en 1904 et basée sur les mêmes principes que les projets allemand et suisse.

Dans tous ces documents, reparaît toujours l'idée que l'automobile est sans doute un engin de locomotion admirable; mais aussi, qu'en raison même de sa perfection mécanique qui lui permet d'atteindre à des vitesses de bolide, elle offre des dangers considérables; — qu'engin de confort et de luxe pour ceux qui l'emploient, elle se transforme aisément en engin de mort, de mutilation, de dévastation, en tout cas d'effroi, pour ceux qui ne peuvent l'utiliser (1); — que, sans doute, il est permis d'espérer que le danger de la circulation automobile s'atténuera dans une certaine proportion à mesure que se fera l'éducation du sang-froid du public, mais qu'à présent cette éducation n'est pas encore faite (2); — que si elle se fait, ses progrès seront toujours plus lents que ceux de la puissance des moteurs, et que d'ailleurs la vie moderne si fiévreuse, si agitée, si absorbante, au lieu de fortifier, a une tendance à diminuer le contrôle de la volonté consciente sur les mouvements de la nature et à affaiblir la maîtrise ou l'attention de l'homme sur les actes élémentaires de la vie physique; — qu'ainsi donc, aussi bien objectivement et du côté du moteur que subjectivement et du côté du public, un *risque spécial* reste inhérent à la circulation automobile; — qu'en outre, la pratique sportive en a fait naître des abus graves et persistants; — qu'il est par conséquent nécessaire et urgent de remédier, par des moyens appropriés et immédiats, à la perturbation profonde apportée par l'engin nouveau dans la circulation et dans nos mœurs routières.

Telles sont, en résumé, les raisons qui justifient aux yeux de la Commission l'élaboration immédiate d'une législation *spéciale* sur la circulation automobile.

---

(1) Voir en Annexe I quelques indications statistiques sur les accidents d'automobile.

(2) C'est un fait d'expérience que, même sur l'habitant des villes, l'avertissement d'une trompe, la vue ou le pressentiment de l'approche d'une forte automobile, déterminent un état de malaise et chez plusieurs même une secousse nerveuse, un réflexe violent d'inquiétude qui est de nature à paralyser l'esprit de décision. Quant à l'habitant des campagnes, sa situation est pire encore: en raison de la moindre intensité de la circulation automobile, il ne peut prendre que plus lentement encore l'habitude de maîtriser ses nerfs et de tenir son attention en éveil et c'est cependant en rase campagne que les vitesses sont les plus considérables et d'ordinaire les accidents les plus graves.

### QUESTIONS 2 ET 3.

**Le projet doit-il être relatif à la responsabilité pénale et à la responsabilité civile ?**

**Y a-t-il lieu de s'occuper des mesures préventives à décréter par le pouvoir administratif, réglementant la circulation des automobiles ?**

Le législateur, avons-nous dit, doit intervenir par une loi spéciale. Mais quelle sera cette loi ?

Trois modes d'intervention sont possibles :

1. L'intervention préventive ou réglementaire ;
2. L'intervention répressive ou de législation pénale ;
3. L'intervention réparative ou de législation civile.

La Commission a estimé qu'il était de l'intérêt général de recourir simultanément à ces trois modes d'intervention, de manière à constituer « le droit de l'automobile » dans tous les cas à prévoir, avant, pendant et après l'accident, et à donner ainsi au public la sécurité qu'il réclame.

En ce qui concerne les *mesures préventives* à décréter, la Commission trouvait sa tâche considérablement facilitée et presque accomplie déjà par le fait qu'une commission administrative avait été naguère chargée de la revision du règlement général sur la police du roulage et avait résumé ses délibérations dans une série de propositions soumises à M. le Ministre de l'Agriculture et dans un avant-projet de modification de ceux des articles du règlement susdit qui ont donné lieu à des difficultés, c'est-à-dire des articles relatifs, en ordre principal, aux véhicules automobiles.

La Commission sénatoriale a pu avoir communication des travaux de cette Commission administrative, grâce à l'obligeance de M. le Ministre *ad interim* de l'Agriculture.

Dans l'intérêt d'une plus prompt solution, la Commission sénatoriale a estimé désirable, puisque le Sénat était saisi de la question de la circulation automobile, que le projet de loi du gouvernement sur la police du roulage fût, le moment venu, déposé de préférence sur le bureau de la Haute Assemblée et soumis d'abord à ses délibérations.

Elle a cru devoir, dans l'intervalle, se préoccuper de mettre ses conclusions en rapport et, si possible, en accord avec les conclusions de la Commission administrative. Il va de soi, en effet, qu'il est grandement utile de faire correspondre l'organisation des mesures de réparation des accidents d'automobile avec l'organisation des mesures prises pour prévenir ces accidents. Les deux législations ne peuvent que se trouver renforcées par cette harmonie interne de leurs dispositions. Cohésion de textes vaut, en pareil cas, accroissement mutuel d'efficacité pratique. Et cet appui réciproque, qu'il était désirable de ménager entre la législation préventive et réparative, il était plus désirable encore, disons mieux indispensable, de le garantir entre la législation réparative et la législation

répressive : car, dans la plupart des cas, la répression et la réparation sont la limite réciproque ou le complément obligé et inséparable l'une de l'autre et à peine d'énerver leur énergie d'application judiciaire, on ne peut les concevoir, du moins dans l'ordre législatif, comme des systèmes séparés et indépendants.

La Commission a donc tenu compte de cette relation nécessaire entre les diverses interventions possibles du législateur ; loin d'écarter la nécessité d'une réglementation de la circulation, elle l'a, au contraire, supposée et elle s'y est appuyée, se souvenant, comme l'a rappelé un de ses membres, du proverbe anglais : *an ounce of prevention is worth a pound of cure*.

De même, tout en faisant de l'organisation de la réparation civile des accidents d'automobile l'objet principal de ses travaux, elle n'a cependant pas écarté de ses préoccupations l'opportunité d'organiser les sanctions pénales nécessaires à la consolidation de tout le statut législatif de l'automobile.

D'entre les mesures préventives, certaines peuvent être prises par la loi ; d'autres doivent être laissées à la vigilance du pouvoir administratif chargé, par définition, du soin d'en organiser l'application par voie de règlement.

D'accord, d'une manière générale, avec la Commission administrative, votre Commission estime que la réforme de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 devrait consacrer les points suivants :

I. — Subordonner le droit de conduire un véhicule automobile à l'octroi par le Gouvernement d'un permis de conduire.

Ce permis sera refusé :

1° Aux personnes qui ne seraient pas âgées de 18 ans, qui ne produiraient pas un certificat de bonne vie et mœurs, et qui ne justifieraient pas des connaissances et de l'habileté professionnelles nécessaires, dans des conditions déterminées par arrêté royal ;

2° Aux personnes qui, pour des motifs à déterminer par arrêté royal, doivent être considérées comme ne pouvant être chargées, sans danger pour la sécurité publique, de la conduite d'un véhicule automobile. Telles seraient les récidivistes d'infraction à la loi sur l'ivresse publique, les personnes sujettes à des troubles nerveux, par exemple l'épilepsie, l'hystérie, etc., les personnes dont le sens de la vue est affaibli (myopes d'un certain degré) ; les récidivistes d'infraction aux lois et règlements sur le roulage.

Par conducteur de véhicule automobile, on doit entendre aussi bien celui qui monte un motocycle à deux ou à trois roues, que celui qui conduit un véhicule à quatre roues.

II. — Le retrait du permis de conduire pourra être ordonné, à titre de peine, par les tribunaux, pour un temps déterminé ou pour toujours, contre tout conducteur d'automobile reconnu coupable d'une infraction à la loi ou aux règlements sur la police du roulage.

Ce point sera développé plus loin.

III. — Le principe d'un maximum de vitesse sera consacré, tout au moins pour la traversée des agglomérations. Ce maximum sera fixe par arrêté royal.

Votre Commission n'a pas émis d'avis définitif sur le chiffre de kilomètres à l'heure qu'il convenait de fixer, ce maximum devant varier, dans son esprit, avec le lieu, le temps et les progrès de l'éducation du public. Un membre a fait observer qu'on ne pouvait pratiquement fixer de maximum de vitesse en région montagnaise. Un autre membre a proposé d'interdire la vitesse de plus de 35 kilomètres hors des agglomérations et de 10 kilomètres dans les agglomérations. La Commission a réservé sur ce point son opinion définitive, tout en considérant que le maximum de vitesse prévu ne semblait pas devoir excéder le chiffre de 45 kilomètres à l'heure en rase campagne.

IV. — Des mesures rigoureuses devront être ordonnées pour l'individualisation de tout véhicule automobile, pour son identification facile tant de nuit que de jour, pour l'unification des signaux avertisseurs tant lumineux que sonores et pour leur distinction suivant le mode de traction (animale, mécanique simple ou mécanique motoriste) des véhicules.

Toute mutation de propriété des engins automobiles devra faire l'objet d'une déclaration double tant du vendeur que de l'acquéreur; cette déclaration portera exclusivement sur la date du contrat et le nom des contractants. Les indications ainsi rassemblées et constamment tenues à jour constitueront un répertoire jouant pour la propriété ou l'identification de ces engins le rôle du cadastre pour les propriétés foncières.

Les automobiles étrangères seront, à leur entrée en Belgique, soumises à des mesures minutieuses de contrôle et à des mesures d'identification et d'assurance équivalentes aux mesures imposées aux véhicules belges; elles ne pourront être conduites que par des personnes justifiant d'un brevet ou permis de conduire présentant des garanties d'habileté professionnelle équivalentes à celles qui sont requises des conducteurs en Belgique.

Tout conducteur de véhicule automobile devra toujours être à même de produire, sur réquisition de l'autorité compétente, son permis de conduire et les pièces d'identité, la « lettre de voiture », les « papiers de bord » de son engin.

V. — S'il survient un accident, l'automobiliste qui en est l'auteur devra en faire la déclaration, soit immédiatement à l'autorité communale de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, soit dans les 24 heures, à l'autorité communale de la commune belge la plus voisine. Spécialement en cas d'accident à une personne, l'automobiliste devra stopper et se mettre à la disposition des autorités de police et judiciaire.

La sanction de l'infraction à cette prescription administrative consistera dans le retrait du permis de conduire.

En proposant ces diverses mesures préventives, votre Commission ne s'est pas dissimulé qu'elles soulèvent des objections.

La plupart portent sur la fixation d'un maximum de vitesse (1).

La réglementation de la vitesse par maximum est pour ainsi dire universelle; mais quelque précise qu'elle soit, elle n'a pas éteint les

---

(1) Voir, à l'Annexe II (p. 22), l'indication des maxima de vitesse en législation comparée.

récriminations. On lui reproche presque partout son inefficacité dans la pratique.

Elle prévoit l'infraction et en détermine la condition mathématique. Mais quelles difficultés quand on veut constater l'existence de la condition !

On n'a pas encore trouvé de moyen sûr de constater la contravention au maximum de vitesse. Le procès-verbal au vol ? Tous les automobilistes protestent contre ce système qui est à leurs yeux le pur arbitraire. Le procès-verbal au chronomètre et sur distances repérées ? Il n'élimine pas tous les risques d'erreur et tient le contrevenant dans une infériorité injuste vis-à-vis de la partie publique. Les compteurs ou enregistreurs de vitesse ? On n'en connaît pas encore d'irréprochables au point de vue du but poursuivi ; tous, en effet, sont nécessairement établis en fonction de la distance parcourue : ils n'enregistrent pas le lieu, agglomération ou rase campagne, où l'un des deux maxima, partout prévus, a été dépassé.

Il est d'autres objections encore au principe de la limitation de la vitesse.

N'y a-t-il pas, au fond, quelque chose de contradictoire, d'intimement paradoxal à vouloir limiter l'allure d'un engin dont la raison d'être est la rapidité même, dont le succès tient avant tout à sa supériorité de vitesse sur celle des autres modes de locomotion ? N'est-ce pas tuer l'industrie automobile en la frappant au cœur, que de régler sur un minimum de loin inférieur à sa force réelle, l'utilisation d'un moteur dont la perfection réside justement dans la puissance presque illimitée d'impulsion ? N'est-ce pas aller à l'encontre de la loi de développement et de progrès techniques de tout l'art de la locomotion ? Voyez, d'ailleurs, dit-on, ce qui se passe dans la pratique : le maximum de vitesse est presque constamment dépassé et il n'y a pas de poursuites. C'est donc que le maximum n'est pas conforme à la nature propre d'un engin de vitesse comme l'automobile.

D'aucuns ont pensé qu'il serait peut-être possible de demander au génie des constructeurs la modération *automatique* de vitesse des engins, puisqu'il paraît si difficile d'obtenir cette modération du bon vouloir des conducteurs ou de l'imposer à leur indocilité.

Mais, d'après certains automobilistes, aucune solution n'apparaît comme possible de ce côté : les difficultés techniques de réalisation d'une limitation de vitesse *dans la construction même des engins* seraient telles, que les ingénieurs les plus habiles auraient provisoirement renoncé à l'idée d'en triompher.

En effet, disent ces objectants, le maximum prescrit s'entend toujours d'une marche en palier et à charge normale du véhicule, charge calculée en fonction d'un triple élément : la puissance du moteur, la force du châssis et le conditionnement de la carrosserie, la tare de l'engin.

Supposez que l'on puisse construire un véhicule ne pouvant mécaniquement développer, toutes ces conditions étant réunies au coefficient de normalité, qu'une vitesse maxima de 30 kilomètres. Cette puissance, en côte, devient insuffisante et l'utilité commerciale de l'engin s'annule ou diminue considérablement. En descente, au contraire, la puissance du moteur est quasi indifférente et le maximum se trouve quand même invariablement franchi. Effet semblable, lorsque la charge n'est pas au plein ou l'excède, ou lorsque la tare diminue ou augmente par suite d'une substitu-

tion de carrosserie (1). Toutes ces circonstances ont pour effet d'influer sur le rendement vitesse de l'engin : elles rendraient donc illusoire, en pratique, l'invention de la limitation mécanique de vitesse. Dès lors, cette invention, loin d'être une solution du problème, causerait finalement le plus grand tort à l'automobilisme et au public : à l'automobilisme, en annihilant, dans la plupart des cas, le rendement commercial ou économique de l'engin de transport ; au public, en lui donnant une fausse sécurité (2).

A cette objection contre le système de la modération automatique de la vitesse, notre honorable collègue, M. Hanrez, fait la réponse suivante, qui n'a pourtant pas convaincu votre Commission :

« La question de la limitation de la vitesse est indépendante de la force et de la charge de l'automobile.

» Les régulateurs de vitesse sont appliqués à un très grand nombre de machines. Les systèmes sont nombreux et il n'y aurait aucune difficulté sérieuse à les adapter aux automobiles.

» Ils pourraient agir sur l'allumage et être très sensibles, car pour couper la communication électrique l'effort à vaincre est insignifiant.

» Si la loi faisait une distinction entre les automobiles sans modérateur de vitesse et ceux qui seraient munis d'un appareil qui limiterait incontestablement la vitesse, on verrait sans tarder des appareils modérateurs appliqués au plus grand nombre des voitures.

» Je ne vois d'objection que pour les descentes. Il ne serait pas impossible de limiter la vitesse à la descente, mais la solution présente des difficultés assez grandes, car il faudrait agir sur des freins. Mais il faut déjà une forte pente pour entraîner une voiture que le moteur n'anime pas.

« Cette objection n'a pas arrêté les Suisses. »

Elle n'a pas arrêté non plus le Gouvernement français.

En effet, l'article 7 du décret du 10 mars 1899, modifié par celui du 10 septembre 1901, portant réglementation sur la circulation des automobiles, établit un règlement différentiel selon que l'automobile est capable ou non de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure (3).

---

(1) On sait que les substitutions de carrosserie sur châssis identiques sont fréquentes dans la pratique de la locomotion automobile. Les véhicules sont ainsi différemment « grésés » ou « carrossés » selon les saisons et selon les convenances changeantes de leurs propriétaires.

(2) Des membres du comité de l'Automobile-Club de Belgique nous ont dit à ce propos et nous rapportons leur communication impartialement : « On a cherché en Angleterre la solution mécanique de la difficulté dans un système de blocage automatique de l'engin à partir d'une vitesse déterminée : cette vitesse dépassée, l'appareil de blocage eût rompu des plombs de sûreté apposés par l'autorité administrative et eût ainsi irrémédiablement bloqué le mécanisme de propulsion, obligeant le conducteur à se pourvoir de nouveaux plombs, c'est-à-dire à dénoncer lui-même l'infraction commise. Mais les appareils essayés n'ont pas réalisé les espérances qu'ils avaient fait concevoir et cette voie de recherches mécaniques également doit avoir été abandonnée. »

(3) Voici le texte de cet article 7, avant-dernier paragraphe : « Si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, elle sera pourvue de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre, qui doivent toujours être placées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. Le Ministre des travaux publics fixera le modèle de ces plaques, leur mode de pose et leur mode d'éclairage pendant la nuit ; il fixera également le mode d'attribution aux intéressés des numéros d'ordre. »

Il y a, sans doute, quelque exagération dans les critiques dont le maximum soit légal, soit automatique, de vitesse est l'objet ; elles contiennent pourtant une part de vérité. Mais le maximum de vitesse n'est pas toute la réglementation. Des critiques et réponses que nous venons de rapporter, on peut, tout au moins tirer cet enseignement général qu'il y a lieu d'améliorer sur les points autres que le maximum de vitesse la réglementation existante, de la mettre mieux en rapport avec les réalités et de renforcer les organes investis de la charge d'en contrôler l'observation.

En Allemagne et en Suisse, on est déjà entré dans cette voie. En Suisse, à Genève, notamment, on a accordé à la police, comme il se fait à Londres, le droit de suspendre, la circulation sur tel point et à tel moment qu'elle juge opportun, au simple signal d'un bâton blanc levé. En Suisse et en Allemagne, on a établi le long de certaines routes des signaux avertisseurs et des demi-barrières en zig-zag permettant d'arrêter dans leur fuite les automobiles en contravention ou les forçant à ralentir de manière à permettre leur identification. En France, le projet de M. Barthou étend considérablement la compétence des agents chargés de faire exécuter la loi, savoir, en outre des agents de la police proprement dite, les agents des contributions directes, les douaniers, les forestiers, en un mot tout le personnel désigné à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851.

Tout cela, dira-t-on, n'ira pas sans grands frais.

Evidemment. Mais il n'y a pas là pourtant de difficultés de réalisation insurmontables, et qu'est-ce qui empêcherait, par exemple, les pouvoirs publics d'ajouter au principal de la taxe des automobiles un certain nombre de centimes additionnels dont le produit serait destiné à couvrir les frais de cette police spéciale à qui l'on pourrait, par surcroît, confier le soin de rechercher et de poursuivre les auteurs d'accidents qui se sont enfuis après le délit ?

---

#### QUESTIONS 4 ET 5.

**En matière de responsabilité pénale, y a-t-il lieu d'ériger en délit spécial « l'accident anonyme », c'est-à-dire le fait de l'auteur qui se dérobe par la fuite aux conséquences de l'accident ?**

**Quelles peines spéciales y a-t-il lieu d'édicter, soit dans ce cas, soit en général et dans les cas de récidive ?**

La question de « l'accident anonyme » est certainement de toutes les questions que soulève la circulation automobile celle sur laquelle se fera le plus aisément l'accord de tout le monde. Les défenseurs les plus intransigeants du laisser-faire et du laisser-passer automobiliste, de même que les détracteurs les plus acharnés de la locomotion nouvelle, sont unanimes à réclamer des mesures de répression sévères contre le « chauffard » qui s'enfuit après avoir causé un malheur.

Les automobilistes sérieux — ils sont nombreux — se rendent parfaitement compte de la nécessité pour eux de répudier toute solidarité avec ces sortes de réfractaires et de déserteurs.

La répétition des accidents anonymes a plus fait, peut-on dire, que tout le reste, y compris les excès persistants de vitesse, pour discréditer l'automobilisme aux yeux du public qui ne le pratique point. L'accident anonyme, c'est la peste de la locomotion automobiliste. Aucun autre sentiment qu'une antipathie invincible ne peut plus être éveillé par le délinquant qui, après avoir abusé de ses énormes avantages physiques pour infliger un dommage, une blessure, peut-être la mort à son semblable, abuse de nouveau et tout aussitôt de cette même disproportion de facultés pour esquiver la vindicte des lois et le devoir élémentaire de la réparation du préjudice causé.

La lâcheté et l'injustice qui caractérisent un pareil acte blessent si profondément le sens naturel de l'équité et de la responsabilité sociale que le chauffeur homicide et fuyard ne trouve nulle part et ne trouvera jamais personne pour le défendre. Il convient que son acte soit plus énergiquement réprimé en raison même de l'immoralité profonde qu'il décèle.

Mais doit-il l'être par le moyen d'un délit spécial ?

Actuellement en Belgique les accidents causés aux personnes peuvent être l'objet de poursuites en vertu des articles 418 à 420 du Code pénal, qui prévoient les cas d'homicide et de lésions par imprudence (1). Le chauffeur imprudent, homicide et fuyard, de même que le chauffeur simplement homicide et qui reste sur place après l'accident, tombent sous le coup de ces articles. Le fait de la fuite prête sans doute une immoralité particulière à la conduite du premier et les juges pourraient certainement la prendre en considération pour refuser d'appliquer au délinquant le bénéfice des circonstances atténuantes ou du sursis qu'ils accorderaient au simple imprudent. Mais là se borne le pouvoir de répression du juge ; il est lié par le maximum de la peine prévu à l'article 419 (deux ans de prison et mille francs d'amende). Aller plus loin, prendre argument, comme certains seraient tentés de le proposer (2), de la circonstance de la fuite pour aggraver la qualification pénale du fait à réprimer, transformer en meurtre, c'est-à-dire en homicide volontaire, l'homicide par imprudence suivi de fuite, n'est pas possible. Ce serait aller à l'encontre de ce principe de raison et de droit que « le fait subséquent ne peut par lui-même changer la nature du fait principal. » Le meurtrier à qui, son crime commis, vient l'idée d'en effacer la trace, ne devient pas pour cela un assassin.

Donc pour pouvoir punir d'une peine particulière le chauffeur homicide

(1) Voici le texte de ces articles :

Arr. 418. — Est coupable d'homicide ou de lésions involontaires, celui qui a causé le mal par défaut de prévoyance ou de précaution, mais sans intention d'attenter à la personne d'autrui.

Arr. 419. — Quiconque aura involontairement causé la mort d'une personne sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à mille francs.

Arr. 420. — S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures, le coupable sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, ou d'une de ces peines seulement.

(2) Voir le discours de M. Quérenet, avocat de l'Automobile-Club de France, dans la discussion de l'avant projet de la *Société d'études législatives* de France. (*Bulletin* de cette Société, 1907, n° 4, pp. 363 à 365.)

et fuyard, il faudrait appliquer une qualification pénale nouvelle à l'acte spécial à punir ; il faudrait créer une nouvelle infraction.

Convient-il cependant d'entrer dans cette voie ?

De graves objections d'ordre juridique et d'ordre pratique se dressent ici.

Qu'est-ce, en somme, au point de vue juridique, que le fait de la fuite après l'accident ? Rien d'autre, dans la réalité et dans l'intention de l'automobiliste coupable, qu'un acte de défense contre les poursuites dont il s'est rendu passible. Mode de défense immoral sans doute ; mode illicite même. Mais enfin nulle loi pénale n'oblige le délinquant à venir se livrer, le délit commis, à l'autorité de justice ; nulle loi positive ne lui interdit et ne peut lui interdire de lutter par tous les moyens en son pouvoir, même les moyens illicites, mais non pénalement qualifiés, contre la puissance publique chargée de lui appliquer les sanctions encourues. Peut-on qualifier et réprimer d'une manière distincte l'acte de l'assassin qui ne sera pas dénoncé, du meurtrier qui aura cherché à dépister la police, du voleur ou du faussaire qui se sera appliqué à effacer les traces de son crime ? Ces circonstances pourront, en certains cas, servir d'indices au juge pour lui permettre d'identifier l'intention véritable dans laquelle l'infraction a été commise. Mais elles peuvent aussi — et c'est par définition le cas de l'automobiliste fuyard, auteur d'un accident non intentionnel, — être le produit d'une intention conçue seulement *après* l'infraction consommée. De toutes façons, si l'on érige la tentative de dérobade ou la dérobade de l'automobiliste imprudent en infraction spéciale, frappée d'une peine distincte, on applique un principe nouveau, rejeté jusqu'à présent par le droit pénal universel, que l'on sera, par une logique irréfragable, contraint d'étendre aux délits de toute nature et de tout ordre, et qui n'aboutit à rien de moins qu'à révoquer en doute le droit naturel de défense du délinquant contre l'autorité répressive.

Voie périlleuse dans laquelle il a répugné à votre Commission de la Justice de s'engager. Ses scrupules sur ce point sont d'autant mieux justifiés qu'en France, une proposition de M. G. Chastenet visant à réprimer par une qualification pénale particulière la fuite de l'automobiliste après l'accident, n'a pu être présentée avec chance de succès sans que son auteur en ait étendu l'application aux véhicules de toute espèce (voir annexe II, pages 33 à 36, le texte de cette proposition). C'est précisément parce que votre Commission voulait se borner à l'élaboration d'une loi spéciale pour l'automobilisme, qu'elle a refusé son adhésion à ce système, irrésistiblement extensif, du « délit spécial du fuyard », tout en signalant le fait à M. le Ministre de l'Agriculture, qui pourra y avoir égard dans son projet de révision de la loi sur le roulage.

Il y a lieu cependant pour la société de se garantir contre l'accident anonyme d'automobile parce que, d'une part, cet accident est trop facile et trop fréquent (1) et que, d'autre part, si le législateur n'intervenait pas, il constituerait, en raison de sa facilité, soit une prime indirecte à la multiplication de l'abus, soit une iniquité de fait au préjudice des automobilistes honnêtes. Il serait immoral qu'après avoir édicté des sanctions

(1) Voir au tableau statistique des accidents d'automobiles en Allemagne, inséré à l'Annexe I (p. 16), la proportion énorme des accidents anonymes.

sévères, à l'appui des dispositions nouvelles, on laissât aux automobilistes un moyen aussi simple et aussi aisé de s'y soustraire que la fuite.

Votre Commission a pensé qu'il était possible de concilier le respect des principes de droit pénal avec les exigences de l'ordre et de la moralité en faisant de l'obligation de stopper après l'accident une des conditions générales du permis de conduire.

Ce système a l'avantage de ne pas ériger directement en délit spécial le fait de la fuite (1). L'obligation de la déclaration d'accident apparaît plutôt comme une mesure d'ordre général, comme une disposition réglementaire qui est le prolongement naturel de l'idée du permis de conduire. Si l'on reconnaît à l'autorité publique le devoir de soumettre à une autorisation spéciale l'exercice d'un droit qui comporte des dangers pour autrui, l'autorité a consécutivement le droit de soumettre l'exercice de ce droit à des règles spéciales, destinées à prévenir le danger ou à faciliter la réparation des accidents qui surviendraient; et la sanction la plus naturelle de ces règles est, en cas d'infraction, le retrait ou le refus du permis. C'est le système qui a été suivi, par le législateur, en matière de droit de chasse, pour les permis de port d'armes.

Le retrait du permis de conduire est une mesure certainement efficace parce qu'elle touche à un point sensible l'automobiliste passionné et imprudent.

MM. Magnette et consorts l'ont compris, mais avec des aggravations, à notre sentiment, excessives, dans l'économie de leur système. Et vraiment, cette mesure s'impose : l'automobiliste qui s'enfuit après l'accident a fait la preuve qu'il est un être dangereux pour le public, que l'on ne peut pas compter sur sa loyauté, qu'il ne mérite pas la confiance que l'autorité administrative a placée en lui lorsqu'elle lui a délivré le permis de conduire. L'acte qu'il a accompli l'a disqualifié comme conducteur d'automobile; il a trahi son devoir le plus essentiel, il est juste qu'il soit dégradé.

---

## QUESTION 6.

**En matière de responsabilité civile, la preuve de la faute doit-elle rester à charge de la victime, ou convient-il d'adopter :**

- soit la théorie de la présomption de faute du conducteur du véhicule ;**
- soit la théorie du risque basée sur la règle que c'est à celui qui crée un risque anormal qu'il appartient de le supporter ?**

L'organisation de la responsabilité civile des dommages causés par les accidents doit être la clef de voûte de tout le système législatif du « droit de l'automobile ».

La législation préventive est nécessaire, la législation pénale non

---

(1) Sur le point de savoir s'il ne serait pas possible et avantageux de prendre contre l'accident anonyme des garanties spéciales de réparation d'ordre civil, il sera répondu plus loin, sous la question 13 (p. 50).

moins ; mais ni l'une ni l'autre ne tranche la question capitale, celle qui intéresse au plus haut degré le public, à savoir : par quels moyens légaux la victime de l'accident se fera-t-elle attribuer l'indemnité à laquelle elle a droit ?

Le piéton paisible qui est subitement fauché sur une grande route par une 80 chevaux lancée à la vitesse d'un train express et qu'on relève, vivant encore, mais mutilé et pantelant ; la mère de l'enfant un instant laissé à lui-même devant la petite maison villageoise et qu'elle retrouve écrasé ; le charretier dont les chevaux s'emporent à l'irruption de la machine diabolique fonçant droit devant elle, dans un ouragan de poussière, de détonations, de sons de trompe et d'odeurs empestées ; — tous ces taillables et corvéables à merci de la féodalité de la vitesse s'inquiètent bien moins assurément des moyens d'assurer la vindicte publique et de prévenir le retour des abus dont ils viennent d'être victimes que de la possibilité de se faire rendre personnellement justice par une prompte et équitable réparation.

Se plaçant à ce point de vue, votre Commission a estimé, à la majorité de ses membres, que la législation actuelle est absolument insuffisante et qu'il y avait lieu d'adopter un autre système déchargeant la victime du fardeau de la preuve et rejetant ce fardeau sur l'auteur de l'accident.

Plusieurs systèmes pouvant conduire à ce résultat, il convient d'examiner de près celui qui, tout en ménageant les intérêts en présence, offre les plus grands avantages sociaux et se trouve être le plus fécond en applications juridiques.

Nous n'avons jusqu'à présent dit qu'un mot de l'application des règles du droit commun à la responsabilité des accidents d'automobile. Il convient d'être ici plus explicite.

La législation en matière de responsabilité civile, applicable au cas d'accident d'automobile (abstraction faite des cas d'accident intentionnel), est renfermée tout entière dans les articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil.

Si l'on envisage la nécessité primordiale de garantir la réparation due aux victimes d'accident, les vices de cette législation se découvrent sans peine.

En premier lieu, elle ne frappe que la *faute* de l'automobiliste ; elle laisse peser sur la victime tout le poids — et il est énorme — du *cas fortuit* qu'elle ne distingue d'ailleurs pas du *cas de force majeure*, c'est-à-dire de la cause étrangère à l'instrument et à l'auteur de l'accident.

En second lieu, elle requiert la preuve positive de la faute ou du cas fortuit allégué par les parties.

Or l'administration de cette preuve se heurte, dans une multitude de cas, à une véritable impossibilité intrinsèque. Il suffit de réfléchir un instant sur la constitution spéciale de l'engin automobile pour s'en convaincre.

Cet engin met en œuvre des forces exceptionnellement puissantes et bien que la théorie du moteur à explosions et celles de l'accélération et de l'amortissement des vitesses soient connues et enseignées, il n'en est pas moins vrai que l'action ou plutôt le jeu de forces élémentaires portées à

ce degré de tension n'est, et ne sera peut-être jamais, qu'imparfaitement connu. Tout au moins peut-on dire que si le génie du mécanicien a réussi à enchaîner les forces naturelles, à les emprisonner dans d'étroits cylindres, à les assujettir à l'échappement précis, ordonné et successif des pistons, le monstre est provisoirement maîtrisé peut-être, mais non définitivement domestiqué. Au moment où le dompteur s'y attend le moins, la force captée rencontre une « paille » insoupçonnée dans les parois de fer et d'acier qui la compriment; elle s'insinue aussitôt dans la fissure, met à profit l'erreur infinitésimale qui s'est glissée dans le calcul des corrélations entre les organes de transformation des mouvements, et tout d'un coup, sans raison apparente, tout le mécanisme de l'engin emporté à une folle vitesse se détraque, éclate, semant autour de lui des débris meurtriers, ou encore, échappant à sa direction, fonce aveuglément, comme un cheval emballé, sur tout ce qui lui barre la route, bêtes ou gens.

La vraie cause de l'accident, qui la dira? Rupture d'un organe interne : oui, on le devine, on le présume, ou défaillance d'un ressort, ou crèvement d'un bandage pneumatique de roue. Mais à leur tour, cette rupture, cette défaillance, ce crèvement, est-ce le fait unique de la matière ou de la pièce qui contenait un vice ignoré de construction? Ou est-ce le fait d'un conducteur insuffisamment instruit du maniement d'organes aussi délicats que puissants? Ou les deux causes à la fois ne sont-elles pas intervenues à influence égale? Mystère! Et ce sera l'histoire de nombre de cas dits « fortuits » et de la majorité des cas de faute technique du conducteur. Nous sommes donc fondés à dire que l'administration de la preuve, en matière d'accident d'automobile, est souvent affectée d'une impossibilité ou d'une quasi-impossibilité intrinsèque.

En réalité, l'engin automobile, « si soudain, si compliqué, si délicat, » à organes de relations et de transmission multiples, précis et sensible comme un mouvement d'horlogerie, d'une surveillance intérieure difficile pendant la marche, d'une inspection même malaisée à l'état de repos et qui réclame une compétence toute spéciale, *a fortiori* dans l'état d'accident, un tel engin est fatalement soumis, par la nature même de sa constitution mécanique, à de brusques retours offensifs des éléments qui l'actionnent. Chercher à démêler la cause, l'enchaînement des causes de l'accident dans cette infinité de rouages est pratiquement inutile : on n'y parviendra pas une fois sur dix. Cette impossibilité intrinsèque de preuve pèse, notons-le, indistinctement sur l'auteur de l'accident et sur la victime, selon que c'est l'un ou l'autre qui a la charge de la démonstration.

Mais il est à remarquer que, d'après le système du Code civil, c'est presque invariablement à la victime qu'incombe la charge de la preuve. D'où cette conséquence que la victime, plus intéressante que l'auteur de l'accident, est d'avance placée vis-à-vis de lui dans un état d'infériorité presque irrachetable. Et si elle veut quand même tenter la preuve, que de risques d'insuccès!

Les accidents d'automobile ont ceci de particulier que les plus graves, ceux qui surviennent en rase campagne, n'ont généralement pas ou que peu de témoins ; le plus souvent la victime était seule et l'auteur de l'acci-

dent accompagné. La rapidité de la catastrophe est d'ailleurs telle, d'ordinaire, qu'y eût-il des témoins, ils seraient hors d'état d'en rapporter les circonstances détaillées : ils n'ont eu le temps de rien voir, ou bien la poussière ou l'obscurité ont tout caché. Et si, par bonne fortune, toutes ces circonstances défavorables se trouvent écartées, c'est la compétence d'appréciation des témoins qui sera discutée par l'automobiliste, quand la victime même, premier témoin, n'aura pas été étourdie ou tuée sur le coup.

Tenez compte enfin que, la plupart du temps, la victime appartient à une classe sociale inférieure à celle de l'automobiliste, elle a moins de ressources pour tenter de coûteuses enquêtes et monter d'onéreux et chanceux procès. L'automobiliste, au contraire, doit être présumé riche ; en raison de la masse et de la vitesse de l'engin, il se sera presque toujours tiré plus ou moins indemne d'une rencontre avec un piéton ; s'il a commis une infraction aux règlements sur la vitesse, lui seul le sait de façon certaine ; veut-il à tout prix se soustraire à la responsabilité encourue, il en a le moyen : la fuite ou l'altération frauduleuse du numéro de la machine.

Conclusion : Dans la plupart des cas, la victime, en raison de cette infériorité, se trouve empêchée de se faire rendre justice.

Pareille situation blesse trop manifestement l'équité pour que l'on ne doive pas y porter remède. Dans tous les pays on l'a senti et l'on a proposé, dans ce but, une refonte de la législation actuelle sur la responsabilité.

Refonte partielle ou refonte totale ; amélioration simple du système du Code civil, tout entier établi sur le principe : « Pas de responsabilité sans faute et sans faute prouvée par le demandeur » ; — ou substitution catégorique à ce système d'un autre système plus humain, plus équitable, mieux adapté aux conditions de la vie contemporaine et aux conceptions nouvelles qui se sont fait jour dans ce département de la science juridique et jurisprudentielle : les deux procédés ont trouvé des partisans. Quant à nous, il nous a paru, après mûr examen, que les novateurs des deux camps en présence sont moins éloignés l'un de l'autre qu'ils ne le croient eux-mêmes et que, peut-être, si le premier système paraît entaché de timidité, il y a, d'autre part, moins de réelle nouveauté dans le second qu'il ne le paraît à première vue.

Chose curieuse et significative, dans les comptes rendus des discussions et dans les critiques doctrinales auxquelles ont donné lieu les propositions de loi sur la responsabilité des conducteurs d'automobiles en cas d'accident, on peut sans peine retrouver, transposées en un mode nouveau commandé par les particularités de l'espèce juridique nouvelle, toutes les théories qui se sont naguère produites et entrechoquées dans le tumultueux conflit d'idées, de projets et de décisions judiciaires d'où est sortie notre législation réparatrice des accidents du travail. Théorie de la responsabilité par faute prouvée ; — théorie de l'abus du droit ; — théorie du conflit des droits ; — théorie de la responsabilité par faute présumée ou de la responsabilité subjective, ou de l'interversion de la preuve ; — théorie de la responsabilité obligée, ou de la responsabilité objective, ou de la garantie du fait des choses, ou encore théorie du risque : tous ces systèmes se sont affrontés et

mesurés déjà en de passionnés tournois au cours de ce dernier quart de siècle.

En Belgique, l'élaboration de la loi sur la réparation des accidents du travail les a soumis à une épreuve parlementaire très rigoureuse qui s'est terminée par l'élimination de toutes les théories basées sur la faute et par l'éclatante victoire de la théorie du risque ou de la responsabilité objective.

Nous ne croyons pas présomptueux d'augurer qu'il en ira de même en ce qui concerne la législation sur la réparation des accidents dus à l'automobilisme et que la théorie du risque, inscrite dans le droit belge au titre de la réparation de l'accident du travail, recevra en Belgique une nouvelle et retentissante consécration dans le « droit de l'automobile ».

L'examen comparé des diverses théories ci-dessus énumérées nous permettra de donner les motifs de notre conviction.

Les critiques que soulève la *théorie de la responsabilité par faute prouvée*, qui est la théorie consacrée par la législation actuelle (art. 1382 à 1386) du Code civil, nous venons de les exposer ci-dessus et n'avons donc plus à y revenir.

La théorie de l'*abus du droit* ne paraît pas pouvoir échapper à des reproches également sérieux.

Cette théorie peut se formuler comme suit :

« Un acte rentrant dans la catégorie des actes licites, mais qui lèse le droit d'autrui, peut être réprouvé par la loi et entraîner la responsabilité civile de son auteur. »

Elle repose fondamentalement sur cet axiome de philosophie juridique qu'aucun droit positif n'est absolu (1), mais qu'au contraire le droit de chacun est limité par le droit d'autrui. Un acte rentrant dans l'exercice d'un droit peut donc, à raison des droits opposés qu'il rencontre, enfreindre les limites normales de son exercice. Il constitue alors l'*abus du droit*.

Cela étant, la question qui se pose est de savoir « à quoi on reconnaîtra » si un acte dépasse ou ne dépasse pas les limites du droit dont il semble, « à première vue, être l'exercice (2) ». Divers criteriums ont été proposés pour la solution de cette énigme : par exemple, l'*intention de nuire* (appliquée par le Code civil allemand) ou le *détournement du but social et économique* (appliqué par la jurisprudence administrative française qui l'a créé) (3).

Un certain nombre d'auteurs ont cru approcher plus rapidement du but en considérant l'espèce à régler moins comme un cas d'abus du droit que comme un cas de *conflit de droits*.

---

(1) PLANIOL, *Traité élémentaire de droit civil*, t. 2, n° 870, p. 284.

(2) J. SIMON, *La théorie du risque et la théorie de l'abus du droit*. — *Journal des Tribunaux* (feuilleton), 28 novembre 1907.

(3) M. l'avocat J. SIMON, dans l'intéressante étude que nous citons, analyse finement l'un et l'autre criterium et montre qu'en réalité ils se confondent.

Il en propose et en justifie un autre plus « scientifique » : la recherche de l'exact rendement social ou économique de l'acte ; si l'acte aboutit au total à une moins-value, il y a abus de droit ; il n'y aura pas abus dans le cas de plus-value.

Cette dernière théorie est celle à laquelle s'est ralliée la Commission belge de revision du Code civil. Cette Commission, pour résoudre la contradiction qu'elle suppose possible entre deux droits, recourt à la conception d'une hiérarchie naturelle des droits : « Ces droits n'ont pas tous la même » valeur, dit dans son rapport la Commission de revision du Code civil; » dans la rencontre de deux droits, l'un peut être supérieur à l'autre; dans » ce cas, le droit supérieur pourra s'exercer de manière à suspendre » actuellement l'exercice du droit inférieur ou, tout au moins, de manière » à restreindre l'exercice raisonnable du droit supérieur. »

Incontestablement, ces deux théories présentent des avantages, mais elles offrent aussi des inconvénients. Nous ne pouvons entrer ici dans leur discussion détaillée. D'une manière générale, leur défaut commun est de déplacer ou de reculer la question plutôt que de la résoudre.

Appliquons-les au cas d'accident d'automobile.

Il y avait, dira-t-on, abus de droit, de la part de l'automobiliste auteur de l'accident, à circuler sur les voies publiques de communication à une vitesse dangereuse pour les piétons. Et c'est vrai. Mais où commence l'abus? Lorsque la vitesse maximale réglementaire sera dépassée? Soit. Mais qui constatera la contravention et comment? Supposez-vous la constatation praticable? Soit encore, mais à qui le fardeau de la preuve? Au demandeur, sans doute. Et alors, nous n'avons pas fait un pas; nous sommes ramenés par une autre voie dans les errements critiquables de la législation actuelle.

Conflit de droits? C'est vrai encore. Mais quel droit doit l'emporter? Lequel des deux en présence est supérieur à l'autre? Le droit de l'automobiliste? Il peut, en effet, se prévaloir de l'intérêt éminent qu'a la société à ne pas décourager l'initiative de ses membres et du devoir qui incombe à l'autorité sociale de stimuler sans cesse le progrès des applications techniques. Ou le droit du piéton, du charretier, du voiturier, de tous ceux qui emploient les moyens traditionnels de transport, les modes de locomotion les plus communément usités et qui sont recevables vis-à-vis de l'automobile à revendiquer une sorte de droit d'aïnesse fondé sur leur possession immémoriale de la route?

Admettons cependant, comme il semble équitable, que ce soit la sécurité de la circulation usuelle et commune qui doive primer le progrès de l'industrie des transports : la belle avance pour notre problème; Attachez-vous le détriment de la preuve à l'infériorité du droit? Et qui supportera la charge du cas fortuit? Et combien de temps tiendra ce système? La force n'en sera-t-elle pas énervée dans la mesure même de la progression et de la généralisation d'emploi de l'automobile et du recul corrélatif des autres modes de locomotion, de telle sorte que finalement la hiérarchie des droits sera renversée et que dans cinquante, dans trente ou dans vingt ans, c'est le droit du piéton et du charretier qui sera devenu le droit inférieur au sein d'une civilisation envahie et absorbée par le despotisme du moteur?

Les deux systèmes de l'abus de droit et du conflit des droits ne font donc que reculer la difficulté, que l'acculer plutôt dans une impasse juridique; ils ne la résolvent pas.

Le système de l'*interversio*n de la preuve ou de la *présomption de faute* ne vaut pas mieux sous ce rapport; peut-être même vaut-il moins, pris dans sa forme brutale et eu égard au but que nous poursuivons.

Il a été proposé aussi au cours des discussions sur la réparation des accidents du travail. M. Saintelette s'institua alors son protagoniste (1) et sa théorie fit une carrière rapide et brillante, mais éphémère. Condamnée par la Cour de cassation en 1886, elle ne se releva plus, depuis, dans la jurisprudence des accidents du travail.

Son échec était dû sans doute à des causes spéciales : l'interprétation particulière qu'en avait donnée M. Saintelette et les difficultés exceptionnelles que soulevait son application à l'accident de travail. Ces obstacles spéciaux se retrouvent dans l'application à l'accident d'automobile. Il serait possible à la rigueur de soutenir qu'il est légitime de présumer en faute l'automobiliste qui se déplace à une vitesse considérable sur une voie ouverte à la circulation de tout le monde : il connaît d'avance le danger d'accident auquel il s'expose en agissant comme il le fait; si, dans ces conditions, l'accident se produit, il est légalement présumé en faute.

Mais de nouveau la difficulté est déplacée plutôt que résolue.

En effet, le cas fortuit reste toujours, en principe et en entier, à la charge de la victime. L'automobiliste, pour être exonéré de la réparation, doit, sans doute, établir d'une manière positive le caractère fortuit de l'accident. Mais alors, c'est vis-à-vis de lui qu'on se montre injuste ou trop sévère en exigeant cette preuve qu'il est, nous l'avons vu, pratiquement impossible d'administrer en bien des cas par suite de la complexité de structure mécanique de l'engin automobile. Conséquence à prévoir, et presque inéluctable, de cette situation de fait : ou bien le juge, dans l'impossibilité de découvrir s'il y a eu cas fortuit, prendra l'habitude de l'admettre facilement pour éviter une iniquité envers l'automobiliste et le droit de la victime à la réparation redeviendra ainsi illusoire, comme il l'est à présent; — ou bien, pour garantir en tout cas la réparation due à la victime, il aura une tendance à rejeter, sauf preuve tout-à-fait péremptoire, qui ne sera presque jamais possible, l'exonération de l'auteur de l'accident et l'on n'aura gagné au changement de système que la substitution d'une partie à l'autre dans le support d'une égale et inéluctable injustice.

Ajoutons néanmoins que si, malgré tout, on se trouvait dans l'alternative stricte de choisir entre les deux seuls systèmes empiriques du maintien de la preuve à la charge de la victime ou de son rejet sur l'automobiliste, il serait plus équitable, tout compte fait, d'adopter le principe du renversement. Nous avons indiqué ci-dessus toutes les circonstances naturelles qui, indépendamment du fardeau de la preuve, constituent déjà et d'avance la victime dans un état d'infériorité vis-à-vis de l'automobiliste qui la blesse ou la tue. Cette infériorité est, par elle-même, assez pénible pour qu'il soit jugé socialement désirable et équitable de ne pas l'aggraver encore par la surcharge d'une infériorité de procédure. Infériorité pour infériorité, celle de l'auteur de l'accident motoriste sera toujours moins criante

---

(1) Voyez SAINCTELETTÉ, *Responsabilité et garantie*.

que celle du malheureux piéton ou du voiturier qui paie de son intégrité physique, peut-être de sa vie, le confort, le plaisir ou le snobisme de son écraseur.

Mais nous ne sommes pas en face d'une alternative et l'exercice de notre choix n'est pas restreint aux deux systèmes contradictoires du maintien ou de l'interversion de la preuve. Nous avons encore devant nous un dernier système qui joint à l'avantage d'inclure le renversement de la preuve comme une conséquence logique de ses prémisses, celui de s'inspirer d'une thèse juridique plus générale, admirablement appropriée aux nécessités spéciales de la civilisation contemporaine, féconde en applications pratiques et génératrice de solutions rationnelles pour une foule de difficultés présentement pendantes devant la doctrine et la jurisprudence.

Nous voulons parler de la *théorie du risque*, appelée aussi *théorie de la responsabilité obligée* ou de la *responsabilité objective* et dont l'appellation la plus correcte serait peut-être : « *Système de la garantie du fait ou du risque des choses.* »

Jusqu'à présent dans l'exposé critique que nous avons fait des divers systèmes proposés, nous ne sommes pas sortis du principe de *la faute* de l'auteur de l'accident, soit de la faute constatée, soit de la faute présumée. Tous les systèmes passés en revue ont à leur base la notion de faute et règlent sur l'existence et l'étendue de la faute la responsabilité de l'auteur de l'accident.

C'est de là précisément que provient leur commune faiblesse relative : le principe qu'ils invoquent à l'appui de leurs solutions n'est pas assez large pour en supporter l'édifice. Toute une partie de celui-ci reste en dehors du fondement et ne s'y soutient qu'en porte-à-faux.

Que faut-il donc pour résoudre adéquatement le problème, pour assurer l'efficacité désirable au droit primordial d'indemnité de la victime, dans tous les cas où ce droit existe, en même temps que pour éviter de faire retomber sur l'automobiliste un détriment injuste ; bref, pour garantir à la fois le droit de ceux qui n'usent pas et le droit de ceux qui usent de l'automobile ?

Il faut, pour cela, une chose bien simple : il faut s'abstraire de la notion de faute ou plutôt il faut la résumer dans une norme supérieure, capable d'embrasser dans sa généralité toutes les causes possibles d'accident et de régler d'un seul coup l'incidence de chacune dans le domaine du droit civil. C'est ce que fait la théorie du risque, non évasive, mais abstraite de la faute.

Cette théorie peut être justifiée de deux manières : par des considérations d'économie sociale d'abord, par des raisons d'ordre juridique ensuite.

Partons du premier point de vue, le point de vue social.

L'usage de toute chose comporte, à côté de ses avantages, quelque détriment, pour soi-même et pour autrui ; c'est la rançon naturelle de l'activité humaine, toujours imparfaite par quelque côté. Cela étant, il paraît conforme à l'équité naturelle de faire supporter le détriment des choses par celui qui les soumet à son usage et en recueille le profit. Un adage résume cette observation de fait et ce principe d'équité : *Ubi emolumentum, ibi et onus esse debet.*

Le détriment naturel des choses, nous l'appelons, d'un mot, le *fait* ou le *risque des choses*, en prenant ce terme de *risque* dans son acception la plus large. Par *risque*, nous entendons, en effet, non seulement un danger qui menace la sécurité personnelle, mais, plus généralement, l'éventualité de dommage inhérente à l'usage des choses, l'éventualité de préjudice attachée comme une condition naturelle à l'exercice de tel ou tel genre d'activité humaine.

La notion du risque rencontre un nombre particulièrement élevé d'applications dans les actes qui peuvent intéresser la sécurité personnelle de l'homme, notamment dans l'emploi des engins mécaniques.

Voyons de suite comment s'y comportera notre principe.

La société, dirons-nous, a un intérêt majeur, comme telle, à encourager le progrès de la mécanique appliquée. C'est la source même de toute prospérité matérielle et l'une des caractéristiques les plus glorieuses de la civilisation contemporaine que l'essor magnifique pris par l'invention des machines.

Mais nous plaçant au point de vue de la sauvegarde sociale, nous devons observer aussi que la machine se paie, se paie elle-même et se paie volontiers en nature. Divinité aussi cruelle que le Moloch antique, elle ne concède à l'homme ses faveurs et ne lui délègue sa puissance que contre la levée d'une dîme proportionnelle de sacrifices humains. Son culte est un culte sanglant. Les statistiques nous rendent sur ce point un poignant témoignage : l'accident est en fonction de l'invention mécanique. L'emploi des machines est soumis à un marchandage horrible : tant ou tant d'êtres vivants immolés ; c'est le tarif inexorable de chacun de ses progrès ! Devant la constance et la généralité de ce fait, s'effacent toutes les vaines et misérables distinctions de personnalité et de faute : l'accident de mécanique ou d'industrie a pour caractère essentiel d'être fatal et d'être anonyme. Il se confond avec la notion d'une tare immense, d'un *fatum* universel qui pèserait comme la loi commune, ou mieux comme la condition naturelle sur toute mise en œuvre de forces élémentaires dans une application mécanique. Tel est le risque de mécanique.

Ce risque, qui ne peut, dans le fait, être écarté de l'emploi de l'engin, ne peut pas davantage être juridiquement séparé du profit matériel ou moral que l'homme en retire. Une médaille a nécessairement deux faces ; le risque est le revers du profit ; il faut accepter les deux ensemble ou renoncer à rien prendre du second.

D'où nécessité sociale et devoir d'équité générale à faire peser en premier lieu sur celui qui met en œuvre le progrès mécanique et qui bénéficie le détriment éventuel résultant non seulement de sa propre faute — cela va de soi en vertu des principes déjà admis par toutes les législations en vigueur, — mais encore du « cas fortuit », pourvu qu'on n'entende point par là une causalité totalement étrangère à l'auteur et à l'instrument du dommage.

Cet endossement du « cas fortuit » à l'auteur de l'accident soulèvera certainement des critiques. Imbus comme nous le sommes des idées courantes sur la responsabilité, nous avons peine à nous représenter qu'il puisse y avoir responsabilité pour personne alors qu'il n'y a pas eu de faute commise.

Mais c'est sans doute que, par défaut de réflexion, nous confondons des données en réalité distinctes, par exemple la notion de « cas fortuit » avec celle de « force majeure ».

On entend le plus communément le « cas fortuit » comme le cas où l'accident n'est pas imputable à un acte conscient de son auteur. Conception purement négative : il y a « cas fortuit » *dès qu'il n'y a plus intention ni faute* proprement dite. Et, dès lors, logiquement, on est amené à confondre le « cas fortuit » avec la « force majeure », avec ce que Tarrille a appelé l'« ouvrage du sort », les Anglais « l'acte de Dieu », et ce que nous appellerions, avec M. l'avocat De Cock, le *risque d'humanité* (1), c'est-à-dire l'intervention d'une force supérieure aux prévisions ordinaires et normales, tout à fait étrangère à l'auteur de l'accident.

Ces cas sont cependant distincts.

Exemple : Un automobiliste roule sur une voie publique à l'allure réglementaire ; au passage de la machine, un éboulement du sol, résultat d'affouillements causés par une eau souterraine, se produit qui provoque une embardée : l'automobile va atteindre un piéton sur l'accotement ou bien est lancée dans la vitrine d'un magasin. Cas de force majeure, intervention d'une force totalement *étrangère à l'auteur* apparent de l'accident. L'accident n'est évidemment pas imputable au conducteur.

Supposons, au contraire, le même automobiliste, roulant de même à l'allure prescrite sur la même voie fréquentée : un essieu se brise, la direction se fausse par un vice insoupçonné de construction, ou encore un pneu crève sur un caillou pointu non aperçu : embardée, passant blessé. C'est le « cas fortuit » : dans notre théorie, le conducteur n'en sera pas déchargé. Non sans doute que l'automobiliste soit présumé en faute : par hypothèse, la faute a été éliminée de l'exemple assumé. Mais tout simplement parce que la rupture d'un organe rentre dans le risque inhérent à l'emploi, d'ailleurs légitime, d'un engin mécanique.

Une objection a été faite au sein de la Commission sénatoriale : la situation de la victime de l'accident d'automobile n'est pas la même, a-t-on dit, que celle de l'ouvrier victime de l'accident de travail. Mais cette objection portait plutôt sur le point de savoir s'il y a lieu ou non d'adopter le système de la réparation forfaitaire et, à ce titre, nous l'examinerons plus loin. Quant au fondement de la théorie du risque, il est le même dans le cas de l'accident de travail et dans le cas de l'accident d'automobile : des deux côtés, l'accident est considéré comme le fait de la chose, comme la manifestation du risque de l'engin, et c'est ce titre identique qui justifie l'application du même principe : la responsabilité objective imputant la garantie du fait de l'engin à celui ou à ceux (quand ils sont plusieurs, tels le patron et l'ouvrier, le propriétaire et le conducteur) qui l'ont utilisé conjointement.

Nous venons de justifier la théorie du risque au point de vue social ; il importe maintenant de l'envisager au point de vue juridique et d'examiner quelle est sa base, sa relation avec notre droit civil belge.

(1) Cfr. le brillant discours de rentrée prononcé à la Conférence du Jeune Barreau de Gand par M. H. De Cock sur « la Théorie du Risque professionnel et la loi belge sur les accidents du travail » (*Journal des Tribunaux*, 29 décembre 1907 et 5 janvier 1908).

La base juridique de la théorie, c'est tout simplement l'obligation légale d'indemnisation imposée à quiconque a lésé le droit d'autrui. *Neminem laedere* : ce précepte général, antérieur et supérieur à la loi, régit les relations privées des êtres humains en société. Non sans doute qu'on doive, ni même qu'on puisse supprimer entre eux la concurrence, la lutte pour le profit, l'émulation pour le succès. Sous ce rapport, l'on peut dire avec le juriste français Planiol (1) :

« Les hommes passent leur vie à se nuire les uns aux autres, la vie des sociétés est une lutte perpétuelle et universelle, toute action, tout travail est un fait de concurrence économique ou sociale; tout homme, toute nation qui acquiert une supériorité dans une branche quelconque de son activité en supprime d'autres, évince ses concurrents, leur nuit et c'est son droit de leur nuire. Telle est la loi de la nature et l'humanité n'a pas d'intérêt à s'y soustraire, parce qu'elle est le seul stimulant de son énergie. Il est manifestement impossible d'obliger celui qui triomphe aux dépens d'autrui à indemniser ses concurrents malheureux. »

Mais sous réserve de cette loi générale de concurrence, il est vrai que la vie en société organisée serait impossible si l'on n'admettait, dans les rapports entre les citoyens, une obligation, sanctionnée par la contrainte juridique, et personnelle à chacun, de respecter le droit d'autrui. Cette obligation, pour être certaine, n'a pas besoin d'être énoncée positivement par la loi; elle est éminemment légale, étant incluse et impliquée dans toute relation juridique naissant de la rencontre de deux activités humaines. La supposer absente d'un rapport juridique serait contradictoire à la notion même de droit.

Eudore Pirmez a parfaitement mis ce point en lumière dans une étude déjà ancienne (2) où cet esprit supérieur, s'élevant au-dessus des conceptions étroites qui inspiraient la jurisprudence et même la doctrine de son temps, et devançant l'évolution juridique que nous avons exposée, détermine avec une perspicacité et une sûreté étonnantes les linéaments essentiels de ce que l'on a appelé le « droit nouveau » en matière de responsabilité. Il y démontre lumineusement que tout membre de la société humaine, sujet de droit, est d'avance, et en vertu du postulat fondamental de la Loi, à la fois le débiteur éventuel et le créancier conditionnel de chacun de ses semblables avec lequel son activité le met en relation. Il lui doit ou peut exiger de lui le respect d'une triple intégrité : l'intégrité de la personne physique, l'intégrité de la personnalité morale, l'intégrité du patrimoine. Tout fait imputable directement ou indirectement à l'homme, qui blesse cette intégrité, donne ouverture contre lui à un droit corrélatif de réparation.

Du principe que l'homme doit agir de manière à ne pas nuire à son semblable, Pirmez déduisit aussitôt cette conséquence logique que, si, par le fait direct de quelqu'un, du patron par exemple, ou de sa chose, un accident survient à l'ouvrier, il est patent que l'obligation légale est violée et que l'auteur direct ou indirect de l'accident en doit la réparation. Le fardeau de la preuve n'incombait donc pas à la victime et c'est l'auteur de

(1) PLANIOL, *Traité élémentaire de droit civil*, n° 871bis, p. 285 (cité par J. Simon, *Journ. des Tribunaux*, 28 novembre 1907, col. 1204).

(2) PIRMEZ, *De la responsabilité*. Bruxelles, Hayez, 1888.

L'accident qui supportait le cas fortuit proprement dit. Pirmez cependant ne sut pas entièrement se dégager de la suggestion de la notion de faute subjective, et c'est ainsi que, sur le point d'atteindre la théorie du risque, il défallit et en resta au simple « déplacement de la preuve ».

Son point de départ est le vrai cependant et nous le retenons. Ainsi donc, il y a obligation légale violée dès qu'il y a lésion d'un droit par le fait de l'homme ou de sa chose. Il est légalement dû une réparation à la victime d'un accident par l'auteur de celui-ci, hormis le cas de force majeure excluant toute imputabilité personnelle ; le dommage résultant du fait de la chose doit être garanti en première ligne par le propriétaire de celle-ci. C'est là fondamentalement toute la théorie du risque : l'on voit qu'elle est irréfutable au point de vue du droit pur.

Mais comment ce principe va-t-il jouer dans nos institutions juridiques ? Où va-t-il s'insérer dans leur mécanisme et, en s'y insérant, ne va-t-il pas le déconcerter par les contradictions qu'il offre avec les principes qui le meuvent ?

A l'avis du rapporteur de la Commission — et c'est chez lui une conviction ancienne qu'il a déjà eu l'honneur de développer devant le Sénat dans les débats sur la loi instituant la réparation des accidents de travail — la théorie du risque est beaucoup moins nouvelle et beaucoup moins étrangère aux constructions juridiques du Code civil qu'on ne le croit généralement sur la foi d'un examen superficiel.

Indubitablement, le Code civil en consacre déjà plusieurs applications, non sans un certain illogisme, sans doute, mais enfin le fait est tel. Et il importe peu après cela que des juristes ou des interprètes officiels de la loi, imbus par devoir ou, si l'on veut, par « déformation professionnelle » de l'esprit de rigueur et de traditionnalisme interprétatif, trouvent le moyen d'expliquer ces illogismes, et de rétablir une unité plus factice que réelle dans le système du Code civil en recourant à la « vieille garde » des fictions (1). Le législateur n'est point comme le magistrat lié, dans ses interprétations juridiques, à la littéralité des textes ; il lui est permis de saisir dans et à travers cette littéralité la réalité juridique que le texte renferme et de la dégager. C'est en vertu de cette faculté, toujours et légitimement exercée *de lege ferenda*, que nous croyons pouvoir noter, à l'encontre de l'arrêt du 26 mai 1904 de notre Cour de cassation (2), et en accord avec l'arrêt ci-dessous reproduit de la Cour d'appel de Gand du 7 mai 1903 (3), avec la presque unanimité de la doctrine et avec la jurisprudence française moderne, que le principe de la garantie du fait des choses inanimées est d'ores et déjà déposé dans le chapitre même des délits et des quasi-délits, d'abord dans l'article 1384 implicitement et, ensuite, explicitement, dans l'article 1386.

---

(1) Voyez l'avis du Ministère public, suivi par la Cour, dans l'arrêt de cassation du 23 mai 1904, cassant un arrêt de la Cour de Gand du 7 mai 1903 ci-après reproduit. Cet arrêt de cassation, que nous estimons fondé, au point de vue de l'application formelle — et formaliste — des règles d'interprétation, donne le dernier état de la jurisprudence belge en matière de responsabilité du fait des choses inanimées. (*Belg. judic.*, 1904, 1153.)

(2) Cité dans la note précédente.

(3) Arrêt du 7 mai 1903, cité de même dans la note précédente et reproduit *infra* d'après les *Pandectes périodiques*, 1903, n° 1104.

Le principe de la garantie du fait des choses inanimées est déposé implicitement dans l'article 1384 : nul ne le pourrait mieux mettre en lumière que ne l'a fait la Cour de Gand dans son arrêt rendu le 7 mai 1903 et que voici :

Attendu que les termes de l'article 1384 mettent en opposition le dommage causé par le fait propre de l'homme, et celui causé par le fait d'autrui ou par le fait des choses, indiquant ainsi deux catégories nettement tranchées de la responsabilité ;

A tenu que la première catégorie, aux termes des articles qui précèdent, comprend tous les faits culpeux qui causent un dommage, qu'ils soient volontaires ou simplement dus à la négligence ou à l'imprudence ; que cette catégorie comprend dans sa vaste étendue tous les faits personnels et illicites de l'homme, ce que la loi exprime en disant qu'ils doivent être arrivés par la faute de celui qui les a commis, c'est-à-dire par un fait illicite de l'homme ; qu'en effet, le mot « faute » (*culpa*), dans son sens juridique comme dans son sens usuel, ne peut s'appliquer qu'au manquement personnel d'un être humain et responsable ;

Attendu qu'il y a faute personnelle non seulement lorsque l'homme cause le dommage lui-même, mais encore lorsqu'il le fait commettre par un autre ou qu'il se sert d'une chose pour le commettre : que même le fait de causer du dommage en ne survillant pas les personnes dont on doit répondre ou les choses que l'on a sous sa garde est encore un fait personnel dont on doit répondre, aux termes de l'article 1383, lorsque ce dommage en est résulté directement ;

Attendu que c'est là, du reste, l'application d'un principe de morale universelle, antérieur et supérieur à toutes les législations, consacré par toutes les religions et par les lois de tous les peuples : *neminem lædere*. Nul ne peut par sa faute causer un dommage à autrui (Puffendorf, *Les devoirs de l'homme*, l. 1<sup>er</sup>, § 1.) ;

Attendu qu'après avoir établi cette première catégorie de responsabilités, conformément au droit naturel, le Code civil déclare que l'on répond aussi du dommage qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde ;

Attendu que la première remarque qui frappe, c'est qu'il y a comme dans les articles qui suivent et qui ne sont que le développement de ce principe nouveau, la loi ne parle plus de la faute de celui qu'elle déclare responsable, mais du fait d'autres personnes ou du fait des choses, différence déjà significative par elle-même, mais que l'on ne peut hésiter à déclarer intentionnelle, du moment qu'on considère que si la loi avait réellement exigé une faute personnelle de celui qu'elle rend responsable, elle n'aurait fait que se répéter bien inutilement, les deux articles précédents prévoyant tous les faits culpeux imaginables qui ont directement causé un dommage, et que l'on est ainsi invinciblement amené à dire : ou bien que les articles 1384 à 1386 n'ont aucune utilité, ou bien qu'ils se rapportent uniquement aux dommages causés exclusivement par le fait illicite de certaines personnes ou par celui des choses ;

Attendu qu'envisagées de cette façon, ces dispositions ont un sens très précis et qu'il est nécessaire de les établir ;

Qu'en effet, d'après la morale absolue, nul ne répond que de son propre fait, et qu'il faut une loi pour déclarer quelqu'un responsable du fait d'autrui ou du fait de choses, quand il n'y a pas directement et personnellement contribué : que ces dispositions sont donc de droit positif (D'AGUESSEAU, *Œuvres*, t. 1<sup>er</sup>, p. 447, ed. de 1772 ; — DOMAT, *Lois civiles*, préface, éd. 1750) comme émanant exclusivement de la volonté du législateur ; que de plus, elles ont un caractère comminatoire (*Exposé des motifs du Code civil*, LOCRÉ, t. VI, p. 276 *in fine* ; BERTRAND DE GREVILLE, *ibid.*, t. VI, p. 280, n<sup>o</sup> 10 ; TERRIBLE, *ibid.*, VI, p. 21 ; POTHIER, *Obligations*, n<sup>o</sup> 121) et qu'il n'est pas plus permis de les restreindre que de les étendre ;

Attendu que l'article 1384 déclare en termes absolus que l'on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde ; que cette disposition est claire et complète et qu'elle ne peut s'appliquer au fait personnel du maître ou du gardien, mais uniquement au fait de la chose elle-même, abstraction faite d'une faute de son gardien ;

Attendu que l'on soutient néanmoins que cette responsabilité est basée sur une présomption légale de faute, que d'aucuns déclarent irrefragable ;

Mais attendu que pareille présomption ne peut être établie que par une loi spéciale

(art. 1350) et que l'on ne rencontre le mot « présomption » ni dans la loi, ni dans les travaux préparatoires ; que l'idée même d'une présomption de faute personnelle du répondant est absente de la loi, et que pareille faute ne constitue pas une condition légale de sa responsabilité, puisque celle-ci n'est pas basée sur ce qu'il serait probable ou présumable qu'il a lui-même, par son fait personnel, causé le dommage, mais qu'il est, au contraire, absolument certain que, dans l'hypothèse de l'article 1384, il n'y a pas eu dommage directement causé par un fait personnel du répondant, sinon il y aurait lieu à l'application des articles 1382 et 1383 ;

Attendu que si, par un acte de souveraineté, et dans un but d'intimidation, la loi établit que le répondant sera traité comme s'il avait commis lui-même le fait des personnes dont il répond ou des choses dont il a la garde, ce n'est point parce qu'elle suppose qu'il a réellement pris part à ce fait, mais parce qu'elle veut qu'il en réponde comme s'il y avait pris part ; qu'elle établit donc, non point une présomption, mais une fiction dont elle trace elle-même les limites ;

Attendu que cette fiction ressort clairement de la combinaison des termes des articles 1370 et 1384 du Code civil ; que ce dernier article fait une distinction formelle entre le fait propre et le fait d'autrui ou des choses ; que c'est uniquement de ces derniers faits que l'on répond en vertu de cet article et cependant le quasi-délit ainsi défini se trouve, par deux fois, dans l'article 1370, déclaré naître d'un fait personnel à celui qui se trouve obligé, ce qui ne peut se comprendre que par l'effet d'une fiction légale ;

Attendu que le législateur a indiqué dans les travaux préparatoires du code quels sont les motifs législatifs qui lui ont fait admettre cette fiction, motifs qui sont d'ordres divers et qu'il faut considérer dans leur ensemble sans en négliger ni en omettre aucun ; que l'on y trouve très clairement indiquées l'idée de la faute objective, celle de la garantie légale et celle du *risque corollaire de la jouissance* ; que si l'éventualité d'une faute personnelle est incontestablement entrée dans les préoccupations du législateur, on y retrouve avant tout cette considération d'équité sociale, déjà érigée en principe d'ordre public par DOMAT (*Lois civiles*, liv. II, tit. VIII, sect. II), que « l'ordre qui lie les hommes en société ne les oblige pas seulement à nuire en rien par eux-mêmes à qui que ce soit, mais qu'il oblige chacun à tenir tout ce qu'il possède en tel état qu'il ne puisse en arriver ni préjudice ni dommage, » motif objectif que Bertrand de Greuille ne faisait que répéter en disant que « rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre ; »

Que le législateur a ainsi reconnu qu'en fait il y a presque toujours une faute éloignée de la part du propriétaire ou du gardien de la chose, faute qui consiste uniquement dans le fait de posséder, même à son usage, une chose vicieuse et susceptible de causer du dommage par son propre vice ; qu'il a reconnu que les cas où néanmoins il n'y a nulle faute à leur reprocher sont infiniment exceptionnels et que la loi doit établir une garantie absolue, parce qu'en définitive il n'est pas juste que notre chose cause du dommage à autrui, et en dernière analyse parce que *le risque des choses doit retomber sur celui qui en tire avantage* ;

Attendu que ces divers motifs allégués par le législateur ne forment donc point des présomptions, mais ne sont dans leur ensemble que des constructions juridiques et ayant une fiction légale de laquelle il résulte que le gardien de la chose est considéré comme ayant lui-même commis le dommage causé par cette chose ; que cette responsabilité ne se trouve tempérée par aucune excuse ; que telle est la volonté de la loi et que celui qu'elle considère fictivement comme obligé ne peut s'exonérer qu'en prouvant que le dommage est l'œuvre d'une cause extérieure qui ne peut lui être imputée, preuve qui fait disparaître à la fois et le fait dommageable de la chose et la fiction de personnalité que la loi y rattache ;

Attendu qu'il résulte des considérations qui précèdent que toutes les fois que la demande d'indemnité a pour objet le dommage causé par le fait d'une chose, le demandeur ne doit fournir *de plano* que la preuve, généralement toute faite, d'un fait illicite et d'un rapport de causalité entre ce fait et le préjudice causé ; que telles sont les conditions légales de la responsabilité édictée par l'art. 1384 et qu'il n'y en a pas d'autres ;

Attendu qu'il peut se faire que le dommage qui paraît *a prima facie* avoir été causé directement par la chose, soit en réalité le résultat d'une pure force majeure, du fait d'un tiers ou du fait de la victime elle-même, mais ce sont des exceptions qu'il appartient au défendeur de prouver et que l'on ne peut obliger le demandeur de prévoir ; que

décider le contraire serait, dans la plupart des cas, rendre toute action de ce genre impossible et violer la règle *reus in excipiendo fit actor* (1).

Le principe de la garantie du fait des choses inanimées, en outre, est inscrit explicitement dans l'article 1386, et nous en empruntons la démonstration péremptoire au discours de rentrée déjà cité de M. l'avocat De Cock, du Barreau de Gand (2) :

« Le propriétaire d'un bâtiment, dit l'article 1386, est responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est arrivée par la suite d'un défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

» Le défaut d'entretien : voilà la faute, le quasi-délit.

» Mais le vice de construction : voilà l'absence de faute, l'obligation légale.

» La règle n'est-elle pas l'incompétence du propriétaire en matière d'architecture et de constructions?

» Celui-ci se trouvera donc dans une ignorance invincible à l'égard du vice de son bâtiment.

» L'effondrement l'aura surpris sans qu'il ait pu le prévoir, ni l'empêcher.

» Le Code néanmoins le déclare responsable de droit, ne permet pas la preuve de l'absence de faute, dans son chef, et autorise le recours contre lui, alors même qu'une prescription décennale a dégagé la responsabilité de l'architecte et de l'entrepreneur.

» N'est-ce pas imposer au propriétaire le risque de sa propriété bâtie? N'est-ce pas affirmer clairement que la « faute peut être absente et la responsabilité subsistante? »

Enfin, il ne serait pas impossible de voir des applications du même principe de la garantie du fait de la chose : 1° dans les articles 45 et 50 de la loi de 1810 sur les mines qui imposent en cas de dommages à d'autres mines, résultant du seul voisinage ou du fait de l'exploitation, une indemnité en faveur de ces dernières; 2° dans la loi du 28 février 1882 sur la chasse (art. 7) garantissant une indemnité pour les dégâts commis par les lapins, et 3° dans la loi de réparation forfaitaire en cas de dommages dans le transport des bagages par chemin de fer.

La législation actuelle consacre donc dès à présent et tout au moins en fait, le principe d'une responsabilité attachée à un patrimoine vis-à-vis d'un autre patrimoine.

Il est, d'autre part, assez connu pour que nous ne devions pas y insister, qu'en matière de responsabilité du fait des animaux dont on a la garde, la jurisprudence actuelle consacre le principe de l'indivisibilité de l'usage et du risque. Elle distingue, en effet, couramment le cas fortuit du cas de force majeure : elle laisse le premier à la charge de l'usager de l'animal et elle l'exonère du second. Ainsi donc, remarque à ce propos M. De Cock,

---

(1) « Quelques semaines après l'arrêt du 7 mai, dit M. l'avocat H. De Cock, dans l'étude déjà citée, par arrêt du 5 juin 1903, la cour de Gand, statuant toutes chambres réunies comme cour de renvoi, décidait plus explicitement encore que la maxime « nulle responsabilité sans faute » n'est pas un axiome à l'abri de toute contestation. » (V. *Pasicrisie*, 1903, II, 344.)

(2) *Journal des Tribunaux*, 5 janvier 1908, col. 4.

d'après le système du Code civil et la jurisprudence actuelle, « sur l'usager de l'animal pèse une présomption de faute qui n'atteint pas le gardien d'une chose, et cette impossible distinction entre les deux responsabilités aboutit à cette grotesque conséquence : que la victime d'un accident de voiture sera plus ou moins favorablement traitée selon qu'elle aura la malchance de se faire renverser par un automobile, ou le bon esprit d'avoir affaire à une diligence (1). »

Ceci prouve qu'à présent la théorie du risque n'est pas encore passée *comme telle* dans nos lois ; mais elle y est certainement engagée et l'arrêt cité de la Cour de Gand montre qu'à la rigueur il ne faudrait pas même toucher aux textes actuels, qu'il suffirait d'en adopter une interprétation plus réelle et moins formaliste pour pouvoir donner définitivement à la responsabilité objective droit de cité dans le Code civil et trouver dans celui-ci les appuis de textes nécessaires pour établir solidement notre « droit de l'automobile ».

La législation sur les accidents du travail a admis le principe majeur du risque professionnel : « Quiconque met en œuvre une activité mécanique à son profit doit en supporter le risque ; » et elle en a fait application en décidant que l'ouvrier et le patron qui concourent *tous deux* à cette mise en œuvre, celui-ci par son initiative, celui-là par sa participation à l'acte d'industrie, doivent chacun supporter une part du dommage en cas d'accident.

Ainsi en ira-t-il dans le « droit de l'automobile ».

Principe : « La charge du risque automobile incombe à qui met en circulation l'engin dangereux, meurtrier ou dommageable. »

Vous, automobiliste, en vous déplaçant sur nos voies publiques, dans un engin de transport, dont la vitesse dépasse ou peut dépasser celle d'un cheval au grand trot, vous créez pour la circulation générale un danger *anormal*, vous y apportez le trouble, l'inquiétude, l'anxiété, et peut-être soudain la destruction, la mutilation et la mort. Vous avez le droit, sans doute, de courir ce risque ; votre audace suscite en nous un sentiment d'admiration sportive ; et même en un certain sens, on peut dire que votre acte, pris comme symptôme d'un état de volonté, est une utilité sociale. Rien ne vous interdit donc, en droit strict, d'user de la locomotion automobile, de la pratiquer même comme un sport, de déchaîner sur la voie publique la force colossale de votre moteur à quatre ou à six cylindres, de susciter ainsi pour autrui et pour vous un péril qui excède la capacité commune de sauvegarde : vous ne commettez pas en cela d'infraction proprement dite, ni même de faute déterminée ; vous sortez seulement des règles ordinaires de la prudence, vous excédez la norme de précautions commune.

Mais le risque ainsi engendré et qui est indubitablement votre fait, puisqu'il est votre création consciente, le produit d'une action par vous sciemment et librement consentie, le risque doit rester aussi à votre charge. En outre, vous « retirez toute la jouissance de votre acte hasardé, »

---

(1) Loc. cit. *Journal des Tribunaux*, 5 janvier 1903.

c'est aussi à votre compte que doit s'inscrire l'accident si la faute ou l'intention de la victime ou l'intervention d'une force étrangère ne vous en enlève l'instabilité. La victime n'a joué dans l'accident qu'un rôle tout passif; elle n'est intervenue dans la rencontre que par hasard, sans l'avoir provoquée ni normalement prévue, et en fait, pour n'en retirer finalement que du détriment; vous, au contraire, vous y avez joué le rôle actif: vous connaissiez d'avance le risque, vous pouviez prévoir le danger de rupture d'organe, de faussement de la direction ou d'éclatement des pneus; vous pouviez éviter l'accident puisque vous pouviez ne pas user de l'auto-mobilité. A vous donc le poids du risque, à vous les responsabilités des dommages inhérents à l'emploi de l'engin, à vous le détriment du cas fortuit, à vous enfin le fardeau de la preuve, puisque, selon l'expression de M. Josserand, l'acte que vous avez commis et qui a été suivi d'accident, « porte la marque probable et presque certaine de votre injustice (1). »

Par contre, la victime a-t-elle commis une faute, cette faute la fait participer avec vous à la création du risque et vous exonère proportionnellement de l'obligation légale de la réparation. Et s'il y a force majeure, alors le dommage causé n'est pas à proprement parler la réalisation de l'éventualité d'accident inhérente à l'emploi de l'engin et constitutive du risque: vous êtes exonéré totalement du poids de l'obligation légale.

Le législateur belge doit avoir d'autant moins de scrupules à entrer dans la voie que nous indiquons, que les législations étrangères, indépendamment des dispositions organisant la réparation des accidents du travail, en ont déjà consacré plusieurs applications importantes.

Le *Code civil allemand*, bien qu'en général il s'inspire du principe de la responsabilité par faute, fait cependant en plusieurs articles application du principe de la responsabilité objective.

C'est le cas notamment pour les articles 122, 179 § 2, 231, 409, 576, 829 et 833.

(1) Les deux théoriciens français les plus hardis et les plus nourris d'arguments du système de la responsabilité objective, MM. Saleilles et Josserand, ont donné du principe que nous exposons des expressions dont la force et la précision peuvent difficilement être dépassées. Voir notamment:

R. SALEILLES, *Les accidents du travail et la responsabilité civile*. Paris. A. Rousseau, 1897, et du même, *Étude sur la théorie générale de l'obligation d'après le premier projet de Code civil pour l'empire allemand*, 2<sup>e</sup> édition.

L. JOSSERAND, *Responsabilité du fait des choses inanimées*. Paris. A. Rousseau, 1897.

Notre collègue, l'honorable M. Edmond Picard, a également défendu avec vigueur la théorie du risque lors de l'élaboration de la loi sur les accidents du travail et il a fait dès lors prévoir qu'elle recevrait beaucoup d'autres applications (cfr. Introduction au T. LXXXIX des *Pandectes Belges: Le droit nouveau*, par E. PICARD).

Postérieurement à la rédaction du présent rapport, nous avons eu connaissance de l'ouvrage tout récent sur *La responsabilité du fait des choses (théorie générale)* de M. E. BONNET. (Paris. Rousseau, 1908.)

Cette thèse établit avec une grande abondance d'arguments que la volonté du législateur de 1804 n'a cessé, dans la rédaction des articles 1382 à 1386 du Code civil, de s'inspirer du principe de la faute et ce en dépit d'expressions parfois malheureuses et, en apparence, favorables à la théorie de la responsabilité objective.

M. Bonnet critique, en outre, dans un chapitre spécial la théorie du risque proprement dite et conteste sa supériorité philosophique et juridique sur la théorie de la faute; mais cette critique, pour diverses raisons qui seront exposées au cours de la discussion, est loin de nous paraître décisive.

Comme l'exposé de ces explications, malgré le vif intérêt juridique qu'il présente, eût pu paraître trop « technique » à cette place, nous l'avons rejeté en annexe (Annexe III). On y verra que la théorie du risque a réellement droit de cité comme telle dans le Code civil allemand.

La législation suisse offre, elle aussi, des exemples assurément frappants, de garantie du risque, dans les lois du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur *la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et des bateaux à vapeur*; du 25 juin 1881 sur *la responsabilité civile des fabricants*; du 26 avril 1887 sur *l'extension de la responsabilité civile* complétant la loi fédérale du 25 juin 1881; du 5 avril 1894, sur la régle des postes; du 24 juin 1902 concernant *les installations électriques à faible et fort courant*; du 28 mars 1905 revisant la loi sur *la responsabilité des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur*.

« Toutes ces lois, dit un avocat genevois, M. Frédéric Martin, — auteur d'un rapport intéressant sur « la responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles », publié par le « Schweizerische Juristenverein » dans ses *Verhandlungen* (1), — sont basées sur le même principe, celui du *risque*, et établissent à l'égard de celui qui est l'auteur de ce risque, par l'exploitation des forces naturelles ou artificielles, une obligation légale de réparer le préjudice qui est causé à autrui lorsqu'un accident survient par suite de cette exploitation. »

Toutes n'établissent pas une responsabilité également étendue. Mais toutes admettent le principe de la garantie du cas fortuit, le principe de l'exonération en cas de force majeure, le principe de l'intervention de la preuve, le principe enfin d'une exonération variable d'après la gravité de la faute de la victime ou par suite d'intervention de tiers dans l'accident.

Celle d'entre les lois suisses énumérées dont les cas d'application se rapprochent le plus des cas que doit régler le « droit de l'automobile » est la loi sur les installations électriques à faible et fort courant; en effet, le danger que crée pour la circulation un fil qui longe une voie publique, chargé d'une électricité mortelle au moindre contact, ce danger est analogue à celui qui menace le piéton du fait des automobiles; de l'un comme de l'autre côté le passant, qui est touché par un fil accidentellement rompu ou qui est heurté par une automobile qui dérape, a joué le même rôle passif. La loi suisse endosse la responsabilité objective résultant du transport d'énergie électrique et le fardeau concomitant de la preuve au propriétaire de l'installation. Cette responsabilité disparaît en cas de force majeure, d'intervention de tiers ou de faute lourde de la victime, et c'est toujours à la personne légalement responsable à prouver la cause de libération qu'elle allègue.

Il serait logique d'imposer une responsabilité analogue aux automobilistes: le Conseil fédéral l'a proposé et cette proposition n'a été écartée que pour des raisons étrangères au principe.

C'est dans cette voie que s'est aussi engagé le Gouvernement autrichien dans un projet de loi sur la circulation automobile présenté en 1904 et qui

(1) Bâle, Helbing et Lichtenhahn, 1907, Zweites Heft.

a, depuis, été amendé par la Commission de justice (Justizausschuss) (1). La base de la responsabilité y édictée est le risque ; mais le projet détermine ce qu'il faut entendre par risque en matière de circulation automobile : le risque n'existe pas, d'après lui, pour les véhicules qui, « par suite de leur mode de construction et de leur équipement pour l'exploitation et le transport d'une charge normale, ne peuvent faire plus de 20 kilomètres à l'heure sur une bonne route plate. » La preuve de cette condition de fait est à la charge de celui qui l'invoque comme cause de libération.

On trouvera dans l'annexe II quelques renseignements sur les autres législations étrangères.

Nous en avons dit assez pour justifier l'opportunité sociale et juridique d'établir la responsabilité civile des accidents d'automobile sur le fondement de la théorie du risque et, en même temps, pour démontrer la possibilité d'harmoniser le principe nouveau de cette législation spéciale avec les autres applications de notre législation commune sur la responsabilité.

L'idée avait été émise dans une des premières réunions de la Commission de prévoir un régime différentiel pour la circulation automobile selon que les engins eussent pu dépasser, ou non, une vitesse considérée comme le maximum normal, par exemple 30 kilomètres à l'heure. Le projet autrichien consacre une solution analogue : il ne fait naître la responsabilité spéciale que pour les automobiles capables, en charge normale, de dépasser 20 kilomètres à l'heure sur une bonne route plate. Mais la Commission ne s'est pas ralliée à ce système pour plusieurs raisons. D'abord, parce que, ainsi que nous l'avons dit plus haut, il lui paraissait malaisé d'obtenir une limitation automatique de la vitesse des engins. En second lieu, parce que le maximum de vitesse, à partir duquel commence l'anormalité, varie déjà actuellement dans les règlements sur la circulation, suivant qu'il s'agit de la circulation urbaine ou de la circulation routière. En troisième lieu, et cette raison est la plus générale et la plus décisive de toutes, parce que l'engin automobile est fait, naturellement, pour atteindre des vitesses plus élevées que celles des engins à traction animale et qu'il est conforme aux intérêts de l'industrie automobile de laisser sur ce point toute latitude à l'ingéniosité des constructeurs et aux besoins individuels des automobilistes. La Commission a considéré que l'anormalité du risque provenait précisément de ce caractère spécial et

---

(1) Le droit autrichien connaît depuis longtemps déjà des dispositions relatives aux dommages causés par les animaux et qui, sans appliquer directement le principe de la garantie du risque, sortent cependant de l'application pure et simple du principe de la responsabilité par faute.

Un Hofkanzleidecret du 11 janvier 1816, vieux donc de près d'un siècle, stipule ceci :

« Le propriétaire d'un chien furieux (wütend) doit payer les frais médicaux qu'entraîne une morsure faite par son animal. Si le propriétaire n'est pas solvable, la caisse communale doit payer un tiers, la caisse de l'État deux tiers de ces frais. »

Ici le principe de la garantie de la créance légale de la victime est étendu et outré jusqu'à se confondre avec le principe de la responsabilité collective.

Un autre décret postérieur (décret du 17 mai 1821) a admis une solution moins radicale, dans une espèce presque identique :

« Le propriétaire d'un chien qui a mordu un animal utile (Nutzvieh) doit payer, dit ce décret, tout le dommage causé. S'il n'est pas riche, le dommage doit être supporté comme un cas de force majeure, par le propriétaire de l'animal utile. »

naturel à la circulation automobile, d'être, à charges égales et pour des usages équivalents, plus rapide que la circulation à traction animale.

Quelque séduisant que fût donc le système de législation différentiel suivant la capacité de vitesse des engins, la Commission n'a pas cru pouvoir l'adopter.

Elle n'a pas cru non plus pouvoir faire une distinction entre les automobiles à usage industriel et les automobiles à usage d'agrément, sportif ou simplement professionnel. En effet, la remarque faite ci-dessus s'applique également aux automobiles industrialisées : il reste toujours à charge de ces engins, la rançon inévitable de leurs progrès, à savoir qu'à charges égales ils peuvent atteindre des vitesses beaucoup plus considérables que celles de la traction animale et que, par conséquent, le risque de circulation qui en résulte est plus grand que le risque de circulation résultant des « poids lourds » de la traction animale. Il suffit de rappeler ici que les accidents causés notamment à Londres et à Paris par les autobus occupent une place majeure dans les statistiques d'accidents dus à la circulation automobiliste.

---

### QUESTION 7.

**Y a-t-il lieu, si l'on applique la théorie du risque, à évaluation forfaitaire de l'indemnité ?**

**Faut-il laisser à la victime le choix entre le paiement de l'indemnité intégrale, à charge par elle de faire la preuve de la faute, et le système du forfait, pour le cas où la preuve de la faute n'aurait pas été faite ?**

La Commission a émis, en réponse à cette double question, un vote affirmatif.

Elle a estimé, d'abord, que le forfait dans l'indemnité était le complément rationnel et indispensable de la législation spéciale qu'elle avait conçue.

Ce qui a déterminé son vote en ce sens, ce n'est pas tant la conviction que l'idée de réparation forfaitaire est juridiquement inséparable de l'idée de risque : à vrai dire, pour ce rapport, la théorie du risque n'appelle pas indispensablement la réparation forfaitaire, bien que la plupart des législations, en adoptant la première, aient, soit conviction, soit opportunité, soit crainte d'abus, fait application de la seconde.

Mais la Commission a estimé que la réparation forfaitaire s'imposait au législateur du « droit de l'automobile », surtout pour des raisons d'équité et pour des raisons tirées de la condition particulière de l'accident d'automobile.

Le risque est fonction de l'engin qui produit l'accident, non de la victime qui subit le dommage. Il peut varier d'intensité avec celui-là, non avec la personnalité ou l'individualité de celle-ci : il est le même pour le même

engin écraseur, quel que soit l'écrasé. Il paraît donc rationnel et équitable de faire de ce risque et des réparations auxquelles il donnera éventuellement ouverture, une estimation préalable et limitative, indépendante de l'étendue personnelle du dommage subi. Votre Commission propose de fixer à 30,000 francs le maximum de la réparation qui pourra être allouée, en cas d'accident, par application de la législation spéciale sur l'automobile. Dans les limites de ce maximum, le juge aura toute liberté d'arbitrer *ex æquo et bono* le préjudice matériel et moral.

Une raison accessoire, mais importante, se greffe sur celle-ci. Comme on le verra ci-dessous, la Commission a prévu l'obligation de l'assurance pour les conducteurs d'automobiles : c'eût été rendre cette disposition pratiquement inapplicable que de laisser les assureurs dans une incertitude égale sur le chiffre possible de la couverture à l'incertitude de l'assuré sur la personne de sa victime et sur l'étendue du préjudice qu'il est exposé à lui infliger. Actuellement, sous le régime de la liberté, les compagnies d'assurances n'acceptent généralement pas de couvrir la responsabilité des conducteurs d'automobiles d'une manière indéfinie. La Commission, en s'arrêtant à un chiffre maximum, n'a donc fait qu'enregistrer la coutume dans le texte légal. Elle a limité ce maximum à 30,000 francs pour ne pas grever outre mesure le budget de l'automobiliste et entraver les progrès de la vulgarisation d'emploi des véhicules à moteur, par l'établissement d'une responsabilité draconienne.

D'autre part, l'administration de la preuve, soit de la faute du conducteur, soit du cas fortuit, présente, en matière d'accident d'automobile, une difficulté particulière. Nous avons ci-dessus établi ce point.

D'après le système du risque, le cas fortuit pèsera toujours, de droit, sur l'automobiliste, mais le forfait de réparation le mettra automatiquement, sans qu'il ait besoin d'entreprendre aucune preuve, à l'abri des conséquences iniques d'une application trop rigoureuse du principe.

Enfin, la Commission a estimé qu'il y avait lieu de ménager d'une autre manière encore les intérêts du sport automobile et des victimes d'accident : en ne donnant pas à la législation spéciale le caractère d'une législation exclusive. Sur ce point, elle a conçu le droit spécial de l'automobile comme un régime différentiel, ou plutôt facultatif : il dépendra de la victime de faire ou non appliquer ce droit spécial au règlement de l'indemnité qui lui est due. En d'autres termes, la victime aura un droit d'option ; elle aura le choix entre le régime du droit commun pouvant aboutir à l'allocation d'une indemnité intégrale, à charge pour elle de faire la preuve de la faute de l'automobiliste, et le régime du forfait pour le cas où elle jugerait devoir renoncer au système qui implique la preuve. Mais le choix sera alternatif : une fois fait dans l'introduction de la demande, il sera sans retour. *Non datur recursus.*

**QUESTION 8.**

**Dans quels cas y aura-t-il exonération de responsabilité?**

a) **Faut-il distinguer entre la faute légère de la victime, la faute grave, la faute lourde ou inexcusable, la faute intentionnelle?**

b) **L'exonération doit-elle s'étendre au cas fortuit?**

**Que faut-il comprendre sous la dénomination de cas fortuit ou de force majeure en matière d'automobilisme?**

Ce que nous avons dit en réponse aux deux questions précédentes faisait prévoir la réponse aux présentes.

Il n'y aura pas lieu, sous le régime essentiellement forfaitaire du « droit de l'automobile », de distinguer, pour savoir s'il y a droit à la réparation, entre la faute légère, la faute grave et la faute lourde de la victime. Toutes ces diverses nuances de faute, d'ailleurs un peu artificielles et d'application malaisée, sont ici sans intérêt et comprises sous la dénomination générale de « faute de la victime », laquelle faute n'exclut pas, en principe, le droit de la victime à une certaine réparation.

Il y a lieu toutefois d'en distinguer nettement la faute intentionnelle ou le dol, par exemple le cas de la victime qui se suicide ou se fait mutiler, le cas de l'accident simulé ou provoqué dans un but de chantage ou de spéculation; cette faute exclut tout droit à la réparation, puisqu'elle détruit l'hypothèse du risque.

Il y a lieu, en outre, de distinguer le cas fortuit du cas de force majeure.

Dans la pensée de la Commission, chacune de ces circonstances, sauf le cas fortuit, pourra, sous réserve de preuve et à des degrés divers, devenir cause de libération ou d'exonération pour le débiteur légal de la réparation.

La règle sera la suivante pour chacune d'elles :

*Dans le cas de force majeure* : il y a exonération totale pour l'auteur de l'accident.

*Dans le cas fortuit* : la réparation est à la charge exclusive de l'auteur de l'accident ou, plus exactement, de son assureur, dans les limites du maximum forfaitaire de 30,000 francs et sauf le recours ordinaire, s'il y a lieu, contre le constructeur.

*Dans le cas de faute de la victime* (faute à prouver positivement par le conducteur) : la responsabilité est partagée entre la victime et l'auteur de l'accident dans une proportion à déterminer par le juge, *ex aequo et bono*, suivant le degré de gravité de la faute.

*Dans le cas de faute intentionnelle de la victime* : il y a exonération totale de l'auteur de l'accident.

Revenons encore sur la distinction à établir entre cas fortuit et force majeure en matière d'automobilisme.

Par cas fortuit, il faut entendre tout accident attribuable à un défaut quelconque de fonctionnement de l'automobile, ou résultant soit du fait

involontaire ou inconscient (exemples : mort, évanouissement, folie subite) du conducteur, soit d'une cause inconnue.

Quels sont les accidents imputables au fonctionnement de l'automobile? On peut les diviser en deux classes : les accidents à cause purement interne, les accidents à cause mixte, à la fois externe et interne.

La reconnaissance des premiers ne paraît pas devoir offrir de difficultés : ils peuvent se résumer dans le vice de construction ou dans la rupture fortuite et sans cause d'un organe de l'engin. Tels seront : l'affaissement d'un ressort, le faussement de la direction, l'éclatement d'un cylindre, le bris d'une roue, d'une chaîne ou d'un engrenage, l'explosion et l'incendie du réservoir à essence, le non-fonctionnement des freins, etc., bref toute la série de ce que les automobilistes appellent dans leur jargon expressif « les pannes », exclusion faite de celles qui proviennent de la route.

La seconde catégorie comprend les accidents provenant de la combinaison de l'état de la route et d'un défaut de fonctionnement du véhicule.

Les deux cas les plus fréquents d'accidents de ce genre sont le crevément d'un pneu sur un corps pointu non aperçu par le conducteur, et le dérapage sur un sol glissant.

Dans ces cas, l'accident a, partiellement du moins, une cause externe non imputable au défaut de fonctionnement proprement dit, mais il reste lié au fait du fonctionnement, au fait que la machine avait été mise en mouvement. L'automobile a pour condition naturelle de rouler sur le sol des routes ; les routes elles-mêmes ont pour condition naturelle ou tout au moins pour état réel d'être plus ou moins bien entretenues et différemment viables selon les endroits, selon le temps et selon la saison ; l'état simplement défectueux du sol sur lequel une automobile vient à passer ne pourrait pas sans contradiction être considéré comme rentrant dans le cas de force majeure que nous allons définir.

Le cas fortuit est, venons-nous de dire, un fait inhérent ou lié au fonctionnement de la machine. Si l'on considère la vie moyenne et commune d'un engin, l'accident par cas fortuit, même la destruction, doit être considéré comme une éventualité normale, tout comme le trouble physiologique et même la cessation totale du fonctionnement vital, c'est-à-dire la maladie et la mort, doivent être considérées comme des éventualités, somme toute, normales, c'est-à-dire naturelles de la vie de l'homme.

Au contraire, le cas de force majeure est l'intervention, généralement brusque et en dehors de toute prévision normale ou vraisemblable, d'une force ou d'un fait absolument étranger à l'auteur de l'accident et au fait de l'engin qu'il gouverne. Tels seraient la fulguration d'une automobile en marche, une trombe subite qui la fait dévier, un éboulement soudain, et que rien ne permettait de prévoir, de la chaussée au passage du véhicule, un cheval emporté qui surgit, heurte la voiture, et, par suite du choc, lui fait faire une embardée, etc. Dans tous ces cas, il y a intervention d'une cause *étrangère*, d'une force *sans relation permanente* avec le conducteur ni l'engin, d'une puissance supérieure à toute volonté et en dehors de toute éventualité plausible. A ces irruptions de causalités exceptionnelles tout homme est soumis ; c'est le risque commun de l'humanité et non le risque propre de l'automobilisme. Le détriment

qui en provient n'est imputable à personne, même si la force étrangère, dans son aveugle déchaînement, n'a causé l'accident que par une interposition *toute matérielle* d'individus physiques ou d'objets qui appartiennent à des personnes. Il n'y a et ne peut y avoir en pareil cas ni responsabilité ni recours : la nature n'est pas sujette de la loi et la fatalité est insolvable.

Le cas de force majeure exonère donc l'automobiliste de toute obligation de réparer le dommage subi par la victime. Mais la logique de notre système lui impose la preuve de ce titre d'exonération.

---

### QUESTION 9.

#### Quid en cas de faute d'un tiers?

D'ordinaire l'intervention de tiers dans la cause de l'accident a pour résultat d'exonérer totalement l'auteur de l'accident, étant sauf le droit que conserve la victime de recourir contre le tiers.

Ici la théorie du risque combinée avec la réparation forfaitaire a conduit votre Commission à adopter une autre solution.

Un membre a fait observer, en effet, que le risque étant objectivement attaché à la vitesse de l'automobile et devenant le principe d'une réparation transactionnelle dont la faute même de la victime ne peut exonérer que partiellement l'automobiliste, il y a lieu de ne pas attribuer à l'intervention d'un tiers un effet libératoire. Ainsi donc la victime, qui n'a point commis de faute, aura toujours le droit d'exiger directement la réparation forfaitaire de l'automobiliste, sauf le droit de celui-ci d'exercer contre le tiers son recours à due concurrence du partage de la responsabilité issue de la faute de ce dernier.

---

### QUESTION 10.

**Y a-t-il lieu de constituer un fonds de garantie ou caisse commune d'assurance et comment celle-ci sera-t-elle alimentée?**

**Faut-il lui accorder un recours contre l'auteur responsable de l'accident?**

**Le fonds de garantie aura-t-il à intervenir hors le cas où l'auteur responsable de l'accident sera insolvable ou inconnu?**

La Commission a rejeté par quatre voix contre deux le principe de l'institution d'un fonds de garantie, ou caisse commune d'assurance, destiné à couvrir les dommages résultant d'accidents dont les auteurs sont insolvable ou inconnus.

Cette institution se heurte, en effet, à des objections graves.

Il est apparu d'abord à la Commission qu'une telle institution, assurant en tout cas la réparation d'une manière automatique, devrait forcément atténuer, sinon éteindre le sentiment de la responsabilité chez le conducteur naturellement enclin à la témérité.

Un autre argument a été développé au cours de la discussion de l'avant-projet de la *Société d'études législatives* (projet du juriste français Ambroise Colin). Le voici :

La victime a intérêt (dans le système du fonds de garantie) à ne pas connaître l'auteur de l'accident, en qui elle trouvera un contradicteur documenté et tenace. Si elle l'ignore, elle se trouvera purement et simplement en présence de la caisse commune de garantie ou d'assurances, qui ne sera jamais son contradicteur que sur la question du *quantum* de l'indemnité.

La situation est la même, semble-t-il, que lorsque la victime a affaire à une société d'assurance ? Non pas. L'assureur est documenté par l'assuré qui se l'est subrogé et peut discuter le principe même du dommage, tandis que si l'accident est anonyme, le fonds de garantie ne peut rien discuter en dehors du chiffre des dommages-intérêts dont le principe demeure acquis. De là, pour la victime d'un accident, un intérêt manifeste à fermer les yeux pour ne pas voir le numéro de l'automobile qui l'a heurtée et même à ne pas collaborer avec les pouvoirs publics dans la recherche des preuves de l'infraction.

La Commission a estimé aussi qu'une telle institution aboutirait à infliger une injustice aux automobilistes. L'institution d'une caisse commune d'assurance repose, en effet, sur une pure fiction ; elle suppose, entre les automobilistes à qui on en impose l'alimentation par voie de taxe, une solidarité, une permanence de rapports mutuels, une communauté consciente et volontaire d'intérêts qui existent, par exemple, entre constructeurs, mais non entre propriétaires ou détenteurs d'automobiles. Sans doute, on peut, par la pensée, distinguer deux classes parmi les hommes vivant dans la société contemporaine : ceux qui pratiquent l'automobilisme et ceux qui ne le pratiquent pas, ou plus brièvement et plus énergiquement les *écraseurs* et les *écrasés*. Mais cette distinction est simpliste et rudimentaire ; elle est le produit et la manifestation littéraire de la réaction violente d'opinion provoquée dans le public par les excès de certains automobilistes. « Écraseurs, écrasés » : c'est un cri de ralliement, une dénonciation collective des abus à réprimer. Mais ce n'est pas la preuve de l'existence, ni entre les automobilistes ni entre leurs victimes, d'un lien social ou économique permanent que le législateur serait justifié à traduire juridiquement par une responsabilité collective. Gardons-nous de confondre une simple juxtaposition de situations analogues, susceptibles d'une dénomination générale, en une solidarité foncière et réelle d'intérêts.

Dès lors, il paraît impossible d'imposer de force à tous les automobilistes la contribution à une caisse commune de garantie en vue de couvrir la malhonnêteté ou l'insolvabilité de quelques-uns. Les *écrasés* accepteraient-ils qu'on instituât entre eux une pareille solidarité pour assurer réciproquement aux automobilistes l'efficacité de leur recours en cas de dol ou de faute intentionnelle contre une victime insolvable ? Ce simple renversement hypothétique de la proposition en rend sensible tout l'arbitraire.

Nous jugeons inutile dès lors de faire valoir une dernière raison d'ordre

pratique : les difficultés énormes de gestion d'un organisme qui, pour être véritablement garantissant, devrait être non seulement interprovincial, mais international.

Il y a lieu, cependant, tel a été l'avis de la Commission, de garantir la réparation en cas d'insolvabilité de l'automobiliste. Le moyen adopté dans ce but est exposé en réponse à la question 11.

## QUESTIONS 11 ET 12.

**Y a-t-il lieu d'organiser l'assurance obligatoire ?**

**Convient-il d'annuler toute clause d'assurance ayant pour objet d'affranchir les propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accident ayant entraîné une condamnation pénale à leur charge ?**

La Commission a répondu affirmativement à ces deux questions.

L'assurance obligatoire des automobilistes à concurrence du maximum forfaitaire de l'indemnité (30,000 francs), combinée avec les mesures spéciales contre « l'accident anonyme », permettra, dans l'opinion de la Commission, d'atteindre le résultat que visait l'institution du fonds de garantie, mais sans donner prise aux reproches élevés contre celle-ci.

La garantie en tout cas, à la victime, de la réparation due, n'a pas besoin d'être justifiée : elle est une conséquence directe de la théorie du risque et de la responsabilité forfaitaire.

L'assurance obligatoire paraît le moyen tout indiqué de la procurer.

Sans doute, on pourrait faire grief à l'assurance obligatoire, comme au fonds de garantie, de tendre à supprimer chez les automobilistes le frein de la prudence en raison de la certitude et de la limitation forfaitaire de l'indemnité. Mais, comme on va le voir, un recours donné à propos à l'assureur contre l'assuré, en cas de faute de celui-ci, enlève tout fondement à ce grief : si l'écraseur, une fois assuré, est certain d'avance, vis-à-vis de la victime, de pouvoir écraser à un bon marché relatif, il n'en sera pas de même de l'assuré imprudent soumis à un recours de l'assureur.

Soumis à l'éventualité de ce recours, l'automobiliste se rendra compte que le parti le plus avantageux pour lui est encore d'éviter toute témérité. La menace du recours de l'assureur agira sur l'assuré comme une prime constante à la prudence.

Comment sera organisée l'assurance obligatoire des automobilistes ?  
Considérons successivement l'assuré et l'assureur.

A. — *L'assuré.* — Il devra justifier de sa qualité d'assuré en produisant aux autorités chargées de la délivrance des plaques visées à l'article 1<sup>er</sup> 3<sup>o</sup> du règlement du 4 août 1899, et dans des formes à déterminer par arrêté royal, une attestation de l'assurance par une société agréée.

En outre, il devra justifier chaque année du paiement de la prime par la production de la quittance de l'assureur.

L'automobiliste étranger à son entrée en Belgique devra, pour recevoir la plaque réglementaire de circulation, et sans préjudice aux autres formalités ou justifications prescrites, justifier de la possession d'un contrat d'assurance ou de réassurance d'un an au moins avec une société agréée dans son pays, contrat valable pour l'année en cours. Ces formalités pourront être accomplies aux bureaux-frontière de la douane.

L'automobiliste pourra remplacer cette condition soit par la consignation d'une somme d'argent dont il lui sera fait restitution à son retour ou remboursement à son ordre, soit par la preuve de son affiliation à un club reconnu, jouissant du droit d'ester en justice et acceptant la subrogation dans les obligations sportives de ses membres.

B. — *L'assureur.* — Ne pourront pratiquer l'assurance des automobiles que les sociétés agréées par arrêté royal. Les conditions d'agrément seront analogues à celles qui sont exigées par la loi sur la réparation des accidents du travail; elles contiendront, pour les sociétés belges, notamment le dépôt d'un cautionnement; ce cautionnement pourra être majoré pour les sociétés étrangères, desquelles des garanties spéciales de solvabilité pourront être en outre exigées.

Les sociétés agréées pourront pratiquer la réassurance et devront mettre à la disposition des automobilistes étrangers, à la frontière, des contrats de réassurance, d'un type juridique approuvé par arrêté royal, et dont la signature doit rendre possible l'entrée et la circulation des automobilistes étrangers.

C. — *Le contrat d'assurance ou de réassurance.* — L'assurance devra être contractée obligatoirement pour le maximum de la réparation forfaitaire prévu par la loi ou par l'arrêté royal (30,000 francs), et facultativement pour une somme supérieure.

Sa durée devra être, au minimum, de l'année en cours.

Conformément au projet de l'honorable M. Hanrez, la Commission propose de déclarer que sera nulle de plein droit toute clause ayant pour objet ou pour effet d'affranchir les propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accident ayant entraîné une condamnation pénale à leur charge.

En cas de condamnation semblable, c'est-à-dire en cas d'infraction, constatée pénalement, de l'auteur de l'accident, l'assureur aura donc toujours un recours contre l'auteur de l'accident. Ce recours s'exercera suivant les règles du droit commun et son effet se mesurera, par conséquent, à la gravité de la faute établie. L'assureur pourra, à ce titre, intervenir comme partie civile dans l'action publique intentée à l'automobiliste.

---

### QUESTION 13.

#### La réparation doit-elle comprendre le double dommage?

Contre l'automobiliste « fuyard », il a paru à l'honorable M. Magnette que se justifierait l'appel au principe de *Pactio in duplum*. Il a fait de cette action au double la pièce principale de son système.

Son argument est, en résumé, le suivant :

L'immoralité aggravée que décèle la fuite de l'automobiliste imprudent est précisément celle à laquelle paraît, en droit romain, la législation aquilienne à la fois pénale et reipersécutoire. A preuve l'adage : *In lege Aquilia et levissima culpa venit*. La *lex aquilia* accordait le double du dommage quand l'auteur avait nié : *crescit in duplum adversus infitiantem*. Tous les autres exemples d'actions au double allégués par M. Magnette dans son exposé des motifs s'inspirent du même esprit. Enfin un principe semblable est à la base des sanctions organisées par la législation fiscale et douanière.

Mais une difficulté s'élève. Nous sortons, en réalité, ici du domaine de la réparation civile pour revenir sur celui de la répression pénale.

L'application de cette « peine civile » se heurte, quoi qu'on en dise, à un principe d'équité supérieur, en vertu duquel la réparation d'un mal doit être en équation avec le préjudice causé. Lors même qu'il s'agit du « fuyard » ou du récidiviste, on conçoit difficilement la possibilité de doubler la dite indemnité à raison d'un fait étranger à l'accident, antérieur ou consécutif de celui-ci, et qui n'ajoute rien à la gravité de la lésion individuelle de la victime. Ce fait ajoute peut-être à la gravité de la faute, et comme tel il peut être susceptible d'une répression plus sévère. C'est à ce titre que les articles 54 et 55 du Code pénal prévoient en cas de récidive l'application d'une peine plus forte, et l'article 56 du même Code, de même que la loi sur le roulage du 1<sup>er</sup> août 1899, l'application d'une peine double.

Mais dans le cas présent (fuite après accident d'automobile), ce n'est pas, en réalité, la réparation du préjudice *individuel* que l'on veut organiser ; c'est, au contraire, la réparation de la lésion plus grave faite *au corps social* par l'immoralité spéciale du délinquant. Qu'il y ait eu fuite de l'auteur de l'accident, ou que le motoriste en faute soit resté sur place, le préjudice directement causé *à la victime* ne sera effectivement ni moindre ni plus grand ; la créance *individuelle* à la réparation n'aura pas varié. Mais autrement en va-t-il de la créance *sociale* contre l'auteur du délit : cette créance de la société lésée varie nécessairement avec le degré d'immoralité que révèle l'acte du délinquant.

Ainsi donc le système proposé par l'honorable M. Magnette sort du cadre de la réparation *civile*. De même que le récidiviste n'est pas exposé comme tel à des dommages-intérêts plus considérables que le délinquant primaire ou que l'auteur d'un simple quasi-délit, de même l'auteur de l'accident d'automobile qui se dérobe par la fuite ne doit pas être redevable comme tel, *envers sa victime*, d'un dédommagement plus élevé que

s'il était resté sur place. C'est cette expression de « peine civile » qui cause ici la confusion et qu'il faudrait bannir de notre terminologie.

Quant à la majoration de la *peine* (et non plus des dommages-intérêts) prononcée contre le « fuyard », nous avons dit sur ce point quel était le sentiment de la Commission et le nôtre dans notre réponse à la question 4.

---

#### QUESTION 14.

**Y a-t-il lieu de distinguer entre les victimes d'accident suivant que celles-ci se trouvaient ou non dans l'automobile ?**

La Commission a répondu affirmativement.

Cette décision se justifie par la considération que les personnes qui se sont fait transporter par automobile connaissent d'avance le risque de l'engin et qu'elles s'y sont donc soumises volontairement.

Les recours qu'elles pourraient, en conséquence de l'accident, avoir à exercer contre le conducteur ou le propriétaire de l'automobile sont régis par le droit commun. Celui-ci, on le sait, exonère le conducteur, non seulement du cas de force majeure, mais du cas fortuit.

Seules pourront, si elles le veulent, bénéficier du « droit de l'automobile », les victimes d'accident qui ne se trouvaient ni dans l'automobile auteur de l'accident, ni dans une autre automobile entrée en collision avec la première.

---

#### QUESTION 15.

**Y a-t-il lieu d'excepter de la loi les voitures chargées d'un service public ?**

Nous estimons que cette exception ne serait pas rationnelle, tout au moins en ce qui concerne la responsabilité civile.

Il est vrai, sans doute, que les voitures accomplissant un service d'intérêt public ont ou peuvent avoir, en certains cas, des droits de circulation qui constituent de véritables privilèges et qui obligent les citoyens à des devoirs *exceptionnels* d'attention et de sauvegarde. Telles sont les automobiles des services d'incendie ou des services hospitaliers et les automobiles militaires en temps de guerre, de troubles ou de manœuvres. Mais il peut y avoir d'autres transports d'intérêt public : les transports du service des postes, par exemple, ou des pompes funèbres, ou les transports militaires du service de place, qui rentrent dans la condition commune

de la circulation (1). Pour celles-ci, il est évident qu'elles ne doivent pas être soustraites à l'application du « droit de l'automobile (2) ». Quant aux premières, un raisonnement superficiel pourrait conduire à les exclure, en toute hypothèse, du champ d'application du droit spécial. Mais, réflexion faite, il convient, au contraire, de les y maintenir.

En effet, si l'on peut alléguer que le pouvoir public qui affecte à un service assumé par lui dans un intérêt public, les moyens les plus perfectionnés de locomotion et de transport, obéit en cela à une préoccupation majeure d'intérêt général à laquelle il ne peut se soustraire sans forfaire à sa mission et d'où résulte d'ailleurs un bénéfice indirect pour l'ensemble de la société, on peut répondre victorieusement que, pour la société prise dans son ensemble comme pour chacun de ses membres pris individuellement, il est équitable que le risque reste attaché à la jouissance du progrès technique et qu'il serait souverainement injuste de faire supporter par quelques-uns le détriment du profit acquis à la masse.

Il est manifeste d'ailleurs qu'en vertu même des droits spéciaux de circulation dont jouissent les véhicules accomplissant un service dans un intérêt public, la faute de la victime sera plus fréquente ; plus nombreux et plus étendus seront, en conséquence, les cas d'exonération partielle de l'indemnité, et — la faute étant d'ordinaire plus caractérisée — plus facile aussi l'administration de la preuve exigée.

Mais la logique de notre système est d'accord avec l'équité pour laisser, même dans ce cas de service accompli dans un intérêt public, le cas fortuit à l'auteur de l'accident.

On a, du reste, protesté trop souvent contre les immunités attachées par le droit administratif aux agents des services publics et contre l'*inéquité* résultant de l'irresponsabilité en cas d'accident, pour ne pas entrer ici dans une voie réparatrice.

Et sans doute, c'est la réforme de toute une partie importante de notre droit administratif que nous amorcerons ici. Votre Commission n'ignore pas, en effet, que c'est une règle consacrée jusqu'ici sans exception par la jurisprudence, que la responsabilité issue d'un *quasi-délit* n'atteint ni les pouvoirs publics, ni les collèges administratifs dans l'accomplissement de leur mission. Les articles 1382 à 1386 du Code civil ne sont pas présentement applicables aux services publics et l'on en donne pour raison que s'ils l'étaient, l'acte administratif n'aurait plus aucune sécurité et l'exercice de la mission administrative deviendrait impossible. Cette raison est péremptoire, mais elle ne l'est que pour partie.

Il est certain qu'il faut tenir pour indemne de responsabilité *quasi-délictuelle* tout acte qui n'est que l'accomplissement de la pensée politique ou l'exécution de la volonté gouvernementale proprement dite. Il

---

(1) Nous laissons à dessein hors de la question les « voitures publiques » (autobus, etc.) pour lesquelles rien ne justifierait un traitement de faveur. Au contraire, il est établi — par les constatations faites notamment à Londres et à Paris et dans toutes les villes où les transports publics par autobus ont pris un grand développement — que ces véhicules sont la cause d'un nombre proportionnellement plus grand d'accidents et des plus graves. Leur risque est donc plus grand que celui des voitures ordinaires.

(2) Ceci, en dépit d'une jurisprudence qui ne se justifie que par un respect exagéré du principe de l'autonomie administrative.

convient aussi, pour une raison supérieure d'ordre public, que tout ce qui est accompli par un véritable *fonctionnaire*, c'est-à-dire par un *agent* ou *dépositaire de l'autorité publique* (1), par un représentant légal et mandataire véritable de celle-ci, soit tenu pour accompli par l'autorité publique elle-même; or, celle-ci n'étant pas libre d'agir ou de ne pas agir, puisque la loi lui impose l'obligation d'accomplir sa mission, il convient que les tribunaux ne puissent pas être juges du point de savoir si et comment elle l'a accompli.

Mais, d'une part, cette irresponsabilité ne peut s'entendre que de l'éventualité de lésion de simples *intérêts* et non de lésion de véritables *droits acquis*: car le fondement même de toute justice et de tout ordre social est le respect universel qui s'impose à chacun, pouvoirs publics comme individus, des droits acquis des citoyens.

On ne pourrait raisonnablement soutenir que les administrations publiques ou d'intérêt public dussent indispensablement, pour pouvoir accomplir leur mission en toute sécurité, être exonérées de toute responsabilité lorsqu'elles ou leurs fonctionnaires lèsent un véritable droit acquis dans l'exécution d'une mesure d'ailleurs valablement délibérée. Déjà présentement, sous l'empire des idées courantes, les tribunaux en ont jugé ainsi: le droit acquis ne peut jamais être violé.

D'autre part, il n'y a pas que des fonctionnaires proprement dits parmi les auxiliaires qui contribuent à l'accomplissement de la mission administrative; il y a encore les *employés*, c'est-à-dire les agents d'exécution purement matérielle, non dépositaires de l'autorité publique, nonobstant que vis-à-vis des simples citoyens ils se trouvent agir dans un caractère public lorsque leur charge est d'institution légale expresse. Les actes de charge de ces employés sont pour la plupart de véritables actes de la vie civile (exemple les actes professionnels des conducteurs de travaux des hospices, des cochers ou wattmans du service des postes ou des services de la bienfaisance publique, etc.).

Le motif énoncé ci-dessus ne doit-il pas conduire à décider de même pour la responsabilité quasi-délictuelle de l'acte des simples *employés*?

En quoi, l'exercice de la mission administrative sera-t-il rendu impossible si l'administration n'est pas exonérée de la *faute* des préposés qu'elle a commis pour l'exécution de la partie purement matérielle de ses charges? N'y a-t-il pas quelque chose d'exorbitant à ce que l'on proclame, comme c'est le cas actuellement, que ceux des citoyens qui sont assumés en qualité d'employés, d'auxiliaires d'exécution par une administration publique, peuvent impunément ne présenter point les garanties requises d'un employé civil ou commercial? Que l'administration peut commettre, dans le choix, la direction et la surveillance de son personnel d'employés, toutes les imprudences et fautes civiles qu'elle veut et que la charge des dommages ainsi causés incombe, non pas au public tout entier (ce qui serait à la rigueur admissible, l'administration étant le mandataire général du public), mais aux seules victimes du préjudice?

Et, dans la théorie du risque, si la charge du préjudice éventuel est,

---

(1) La distinction entre *fonctionnaire* et *employé* est faite déjà par l'article 447 du Code pénal.

non pas attachée à la faute, mais considérée comme inhérente à la simple mise en activité de l'instrument dangereux, pour quel motif rationnel en exonérerait-on les pouvoirs publics? Le risque étant connu d'avance, de même que l'étendue de la responsabilité qu'il détermine, on ne voit pas que la certitude de cette responsabilité puisse entraver plus l'exercice de l'activité administrative que l'exercice de l'activité privée, bien entendu à condition de ne l'appliquer qu'aux actes d'*exécution purement matérielle*, non à l'accomplissement des actes d'autorité politique et d'exécution de la volonté gouvernementale.

Il ne sera pas inutile de rappeler que cette question de la responsabilité des services publics en cas d'accidents a déjà été l'objet d'interpellations au Parlement et même de propositions de loi (1).

Il ne s'agit pas, au reste, de réformer les errements actuels de l'administration et de la jurisprudence exclusivement contre les automobilistes. Il va de soi que la réforme ici proposée devrait être étendue à tout risque analogue, de quelque origine qu'il fût. Mais rien ne s'oppose à ce que l'on entame par le « droit de l'automobile » la réalisation partielle d'une réforme qui est certainement dans le vœu de l'opinion publique et même des juristes. La législature appréciera du reste si l'application des

(1) C'est surtout à l'occasion d'accidents résultant du service militaire que ces interventions parlementaires se sont produites.

Citons notamment : l'interpellation de M. Hubin, relative à un dépôt d'explosifs dans le fort de Huy (séance du 25 avril 1899, de la Chambre des Représentants, *Annales parlementaires*, Chambre, session de 1898-1899, pp. 1057 à 1061), et l'interpellation de MM. Raemdonck et Terwagne, relative à la catastrophe survenue, le 7 octobre 1904, au fort Sainte-Marie, à Calloo (séances du 29 novembre 1904 et du 24 janvier 1905, *Annales parlementaires*, Chambre, session de 1904-1905, pp. 142 à 147 et 514 à 519).

En 1890, le Ministre de la guerre a pris l'initiative d'insérer au budget de son département un crédit de 50,000 francs destiné à venir en aide aux soldats qui, sans avoir droit à la pension, sont réformés à la suite de blessures qu'ils ont reçues au service. L'inscription de ce crédit a été, depuis lors, annuellement renouvelée. A propos de cette innovation, notre collègue de l'autre Chambre, l'honorable M. De Sadeleer, a prononcé naguère (séance du 13 février 1890) un discours remarquable sur la responsabilité de l'État en matière d'accidents survenus à des militaires (*Annales parlementaires*, Chambre, session de 1899-1890, p. 641), où il démontra, avec force, la nécessité d'une réforme complète de la législation sur ce point, et en général, sur la responsabilité quasi-délictuelle des pouvoirs publics.

Un vœu semblable a été exprimé maintes fois, d'une manière incidente, par les rapporteurs du budget de la guerre, tant dans l'une que dans l'autre Chambre.

Lors de la discussion du projet de loi sur la réparation des accidents du travail, il a été de nouveau question de la réforme dont nous parlons : l'occasion de cette discussion parut bonne à notre collègue, l'honorable M. Paul Janson, pour présenter un amendement au projet de loi déposé par le Gouvernement, amendement qui tendait à faire « indemniser, conformément aux dispositions de ce projet, les militaires en activité de service, à l'exception des officiers, qui auraient contracté au service, et par le fait de celui-ci, une incapacité totale ou partielle et permanente de travail » ; l'indemnité devait être à charge de l'État et la base en devait être un salaire présumé de 3 francs. Cet amendement fut repoussé parce qu'il ne parut pas possible à la Chambre de considérer le service militaire comme basé sur un contrat de travail. M. Demeur, dans son *Commentaire de la loi du 23 décembre 1903* (t. I<sup>er</sup>, p. 246), publie toute la bibliographie de la discussion à laquelle donna lieu l'amendement de l'honorable M. Paul Janson. Aucun des orateurs qui combattirent cet amendement ne s'éleva cependant contre l'idée de la nécessité d'une réforme législative de la responsabilité de l'État en cas d'accidents survenus aux militaires. Il n'est donc pas douteux que, sur ce point, l'adhésion de la Chambre des Représentants, et l'on peut, croyons-nous, ajouter celle du Sénat, ne soient depuis longtemps acquises à la réforme que nous préconisons nous-mêmes à propos des accidents résultant de l'emploi d'automobiles par des services publics.

articles concernant la responsabilité des accidents d'automobile de service public ne doit pas être suspendue jusqu'à ce que les autres parties de notre législation administrative aient été mises en accord sur ce point avec le « droit de l'automobile ».

---

### QUESTION 16.

**Y a-t-il lieu de distinguer entre les accidents et les dégâts non accidentels causés par la circulation des automobiles?**

La réponse de la Commission est affirmative.

La Commission n'a entendu élaborer dans le « droit de l'automobile » que le « droit de l'accident d'automobile ».

Le droit applicable à la prévention et à la réparation des dommages permanents provenant de la circulation automobile ne pourrait encore être élaboré en ce moment avec une sûreté de main suffisante.

La question n'est pas mûre. Les situations ne sont pas définitives et ne peuvent pas encore être pratiquement définies. Le problème est complexe et peut-être sa solution dépend-elle plus d'une amélioration et d'une extension de la voirie, et de quelques perfectionnements déjà amorcés, dans la construction des engins automobiles, que d'une intervention, prématurée et inutilement vexatoire, de l'autorité législative ou administrative (1).

---

### QUESTION 17.

**Quid de la responsabilité des propriétaires du chef des accidents survenus à leurs préposés dans l'exercice de leurs fonctions?**

La Commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'innover pour régler la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents sur-

---

(1) Rappelons que sont en cours des expériences de goudronnage, de pétrolage et d'autres procédés de lubrification des routes, destinés à supprimer ou à diminuer la poussière ; que les techniciens étudient des dispositifs permettant d'éviter la production de fumée, le bruit des trépidations, etc. La science ni de la route, ni de la mécanique automobile, n'a dit son dernier, ni même son avant-dernier mot.

Il n'est pas interdit non plus d'espérer que les pouvoirs publics trouveront le moyen d'ouvrir au moins quelques routes spéciales pour automobiles sans toutefois rêver d'une généralisation de ce réseau spécial.

venus du fait de leurs préposés. Cette responsabilité continuera d'être régie par l'article 1384 du Code civil (1).

Elle s'est demandé, en outre, s'il n'y aurait pas lieu d'étendre aux conducteurs d'automobiles, blessés au cours de leur travail professionnel, le bénéfice de la loi sur la réparation des accidents du travail.

La Commission a estimé, enfin, que la personne responsable du dommage et qui sera tenue des diverses obligations prévues au présent projet pour la garantie de l'indemnité, est le *propriétaire* de l'automobile, par application stricte et rationnelle du principe qui rattache le risque à la chose et non à la faute. L'indemnité issue de ce risque incombe à celui qui est le débiteur de l'obligation légale à laquelle a donné ouverture la réalisation de l'éventualité d'accident impliquée dans le risque (2). Ce débiteur de l'obligation légale, ce support de la responsabilité *objective* ne peut être que le propriétaire de la chose.

(1) Contrairement à ce que pensent plusieurs, cette responsabilité ne s'étend pas indistinctement à tout accident survenu pendant que le préposé conduit l'automobile de son maître. Il est des exceptions, dont une est relative à une espèce assez fréquente indiquée par l'argument ci-dessous repris à la *Belgique judiciaire* :

« Un chauffeur d'automobile ne peut être présumé avoir agi en qualité de préposé lorsque, à la connaissance des parties préjudiciées, l'automobile n'était confiée au chauffeur que pour le transport des personnes qui la prenaient en location, de telle manière que ces parties n'ignoraient pas que le chauffeur n'était nullement autorisé à accorder l'usage de son véhicule gratuitement à des tiers sans l'intervention du maître et à l'encontre de celui-ci. » (Corr. Bruxelles, 25 juin 1907, *Belg. judic.*, 1907, p. 974.)

Plus récemment encore (mars 1908), le tribunal correctionnel de Bruxelles a déclaré indemne de la responsabilité édictée par l'article 1384 du Code civil un propriétaire d'automobile, dont le chauffeur s'était servi de l'engin sans la permission de son maître et à son insu pour transporter des tiers (les victimes) qui, d'ailleurs, n'avaient pas ignoré qu'ils prenaient place dans l'automobile sans l'assentiment du propriétaire.

(2) Cette individualisation du véhicule, auteur de l'accident, par la personne de son propriétaire est déjà le système suivi par la Cour de cassation pour la détermination de la personne responsable de l'infraction au règlement sur la police du roulage. En effet, en cas de contravention pour excès de vitesse, c'est *contre le propriétaire* dont le nom correspond au numéro inscrit sur la plaque que le procès-verbal doit être dressé et la poursuite exercée. Voici, sur ce point, les arguments, repris aux *Pandectes périodiques*, de deux arrêts de la Cour de cassation, relativement récents :

« En cas de contravention du chef d'excès de vitesse d'une automobile, le procès-verbal doit être dressé et la poursuite exercée contre le propriétaire de la voiture dont le nom correspond au numéro inscrit sur la plaque, sauf à lui, lorsque la contravention est le fait d'un tiers, à en faire connaître l'auteur pour ne plus rester soumis qu'aux conséquences de la responsabilité civile organisée par l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899.

» Lorsque le propriétaire ne désigne pas l'auteur de l'infraction, sa faute à lui n'en reste pas moins personnelle; elle consiste, soit à avoir commis la contravention lui-même, soit à l'avoir laissé commettre au mépris de l'obligation qui pèse sur lui de veiller sur sa chose. » (Cass., 2 mai 1904, *Pand. pér.*, 1904, p. 1112.)

« En cas de contravention du chef d'excès de vitesse, c'est contre le propriétaire de l'automobile dont le nom correspond au numéro de la plaque que doivent être dirigées les poursuites, sauf à lui, dans le cas où la contravention aurait été commise par un tiers, à en faire connaître l'auteur à la justice pour ne plus rester soumis qu'aux conséquences de la responsabilité civile établie par l'article 6 de la loi.

Lorsque le propriétaire ne désigne pas l'auteur de la contravention, sa faute, à lui, demeure personnelle; elle consiste, sinon à avoir commis la contravention, du moins à l'avoir laissé commettre, au mépris de l'obligation qui pèse sur lui de veiller sur sa chose.

Lorsque le propriétaire est une société commerciale, la contravention doit être imputée et la peine appliquée à celui qui avait mission de représenter la société ou d'agir pour son compte. » (Cass., 5 février 1906, *Pand. pér.*, 1906, p. 1087.)

Celui-ci doit conserver d'ailleurs et conservera les divers droits de recours que lui assure le droit commun. Il n'existe aucune raison de l'en priver : il en existe, au contraire, d'excellentes de les confirmer dans son chef. Ainsi tomberont notamment les objections que l'on pourrait faire et qui ont déjà été faites au système du risque, de ruiner l'industrie de la location des automobiles, de rendre insupportable la condition de propriétaire par l'exonération de celui qu'il se serait substitué.

Rien ne l'empêchera de stipuler, en outre, les conditions d'assurance et autres, de nature à le couvrir du risque maintenu à sa charge.

Il reste à envisager une espèce assez bizarre, mais qui n'est pas sans précédent : celle de l'accident causé par un automobiliste sans rapport de droit avec le propriétaire de l'engin et lançant à fond de train une machine volée ou momentanément enlevée de son garage.

Nous supposons que le propriétaire avait pris toutes ses précautions pour la garde de l'engin, mais que sa vigilance a été trompée comme pourrait l'être celle d'un maître de maison dont l'écurie aurait été dévalisée. Il n'est en réalité pour rien dans l'accident, n'étant pour rien, bien que propriétaire, dans la mise en circulation de l'engin et de son risque.

En réalité, ce n'est là, vis-à-vis au moins du propriétaire, qu'une forme particulière du cas de force majeure : il y a eu entre le risque de la chose et l'accomplissement de l'éventualité d'accident qu'il implique, interposition d'une force, d'une volonté totalement étrangère à celle du propriétaire de la chose.

Le propriétaire sera donc totalement exonéré, à la seule condition qu'il prouve la soustraction, l'enlèvement, preuve facile qui, d'ordinaire, aura été faite avant même l'accident, en tout cas avant la réclamation de la victime.

Quant à la victime, il paraît équitable et logique de décider qu'elle pourra recourir contre l'auteur de l'accident, comme s'il était le propriétaire, c'est-à-dire de lui accorder le bénéfice d'introduire à volonté sa demande sous le régime du « droit de l'automobile ». Le voleur, en effet, s'est comporté comme s'il avait été propriétaire de l'engin : il a fait acte d'appropriation, usage de propriétaire ; son acte doit logiquement sortir les effets que la loi attache à sa spécialité juridique. Faut-il aller plus loin et étendre la loi pénale à un certain nombre d'actes commis par les conducteurs de véhicules quelconques qui abusent de la confiance de leurs maîtres pour engager la responsabilité civile de ceux-ci ? Ce serait encore une fois sortir du cadre de cette loi spéciale. Mais nous signalons la question qui est intéressante et actuelle.

\*  
\* \*

Eu égard à toutes les considérations qui précèdent, votre Commission a arrêté une proposition de loi, reproduite ci-après et comprenant les dispositions des deux propositions de loi dont elle est saisie, dans la mesure où elle a cru pouvoir s'y rallier.

Elle n'a pas cru devoir attendre, pour la déposer, que le Gouvernement ait saisi le Parlement de la revision de la législation sur le roulage qu'il se propose d'adapter aux besoins nouveaux. M. le Ministre de l'Agriculture a bien voulu promettre d'y donner prochainement satisfaction en tenant compte des travaux de la Commission sénatoriale ou en amendant ses résolutions. Le but poursuivi par nous sera ainsi plus sûrement atteint.

**PROPOSITION DE LOI  
SUR L'AUTOMOBILISME.**

§ 1<sup>er</sup>. — *Du permis de conduire.*

**ARTICLE PREMIER.**

Indépendamment des dispositions réglementaires qui ont été ou qui seront édictées en vertu de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 relativement à la circulation des automobiles, des arrêtés royaux pourront subordonner le droit de conduire un véhicule automobile à l'octroi d'un permis à délivrer par le Gouvernement.

Ces arrêtés royaux détermineront :

a) Les conditions d'âge, de moralité et de capacité auxquelles les conducteurs d'automobiles devront satisfaire ;

b) Les catégories de personnes auxquelles le permis pourra être refusé, à raison de leurs antécédents ou de leurs infirmités ;

c) La forme et la durée du permis, et le montant des taxes dont il pourra être frappé ;

d) Le régime à appliquer aux conducteurs étrangers.

**ART. 2.**

Le permis devra être représenté à toute réquisition des agents de l'autorité, sous les peines prévues à l'article 2 de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899.

**ART. 3.**

Toute personne qui conduira une voiture automobile sans avoir obtenu le permis visé à l'article précédent,

**ONTWERP VAN  
WET OP HET GEBRUIK VAN  
MOTORRIJTUIGEN.**

§ 1. — *Van het rijbewijs.*

**EERSTE ARTIKEL.**

Onverminderd de verordeningen, reeds uitgevaardigd of nog uit te vaardigen krachtens de wet van 1 Augustus 1899 betreffende het verkeer met motorrijtuigen, kunnen koninklijke besluiten het recht, een motorrijtuig te besturen, afhankelijk maken van het bezit van een rijbewijs, door de Regeering af te geven.

Deze koninklijke besluiten bepalen :

a) De vereischten van leeftijd, zedelijkheid en bekwaamheid waaraan de bestuurders van motorrijtuigen moeten voldoen ;

b) De klassen van personen aan wie het rijbewijs kan worden geweigerd wegens hun vroeger levensgedrag of hun ziekelijk lichaamsgestel ;

c) Den vorm en den duur van het rijbewijs alsmede het bedrag van de heffingen die daarop kunnen gelegd worden ;

d) De op vreemde bestuurders toe te passen regels.

**ART. 2.**

Het rijbewijs moet, op elke verdediging van de vertegenwoordigers der overheid, worden vertoond, onder bedreiging van de straffen voorzien bij artikel 2 der wet van 1 Augustus 1899.

**ART. 3.**

Ieder die een motorrijtuig bestuurt zonder te zijn voorzien van het bij het vorig artikel bedoelde rijbewijs,

sera punie d'une peine d'un jour à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 5 francs à 500 francs ; elle pourra être, en outre, interdite du droit d'obtenir un permis pendant trois mois. Ces peines pourront être doublées en cas de récidive dans le délai d'un an.

ART. 4.

Les mêmes peines seront appliquées au conducteur qui aura fait circuler une automobile pendant la période de suspension ou d'interdiction dont il sera parlé ci-après.

ART. 5.

Le retrait du permis de conduire pourra, en cas d'infraction aux lois et arrêtés applicables en matière de circulation automobile, être prononcé pour une durée de huit jours à deux mois, et ce maximum pourra être porté au double en cas de récidive dans le délai d'un an.

ART. 6.

La suspension pourra être de deux mois à un an si le conducteur d'automobile a encouru trois condamnations dans l'espace d'une année pour des contraventions de cette nature, ou une seule condamnation par application des articles 418, 419 ou 420 du Code pénal.

ART. 7.

Tout conducteur qui aura subi, dans l'espace de trois années, deux suspensions du droit de conduire

wordt gestraft met gevangenisstraf van één dag tot ééne maand en met geldboete van 5 tot 500 frank; daarenboven kan hem, voor den duur van drie maanden, het recht worden ontzegd een rijbewijs te bekomen. Ingeval van herhaling, binnen het tijdsverloop van één jaar, kunnen deze straffen op het dubbel worden gebracht.

ART. 4.

Dezelfde straffen zijn van toepassing op den bestuurder, die een motorrijtuig doet rijden gedurende het hierna bedoelde tijdperk van schorsing of van ontzegging.

ART. 5.

Ingeval van overtreding van de wetten en besluiten die van toepassing zijn op het verkeer met motorrijtuigen, kan de intrekking van het rijbewijs worden uitgesproken voor een duur van acht dagen tot twee maanden; ingeval van herhaling binnen een tijdsverloop van één jaar, kan dit maximum tot op het dubbel worden gebracht.

ART. 6.

De schorsing kan worden uitgesproken voor den duur van twee maanden tot één jaar indien de bestuurder van een motorrijtuig, binnen den tijd van één jaar, driemaal is veroordeeld wegens overtredingen van dezen aard, of eenmaal is veroordeeld met toepassing van de artikelen 418, 419 of 420 van het Strafwetboek.

ART. 7.

Elke bestuurder aan wien, binnen een tijdsverloop van drie jaren, tweemaal is ontzegd het recht motorrij-

pourra, en cas de nouvelle infraction, en être privé d'une manière définitive.

## ART. 8.

Le conducteur est tenu, en cas d'accident causé à une personne par sa machine, de stopper et d'en faire la déclaration sur-le-champ au secrétariat de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit, ou tout au moins dans les 24 heures aux autorités de la même commune ou de sa résidence en Belgique. En cas d'infraction à cette disposition, le permis de conduire pourra lui être retiré à titre temporaire ou même définitif.

## ART. 9.

Tout propriétaire d'automobile devra s'assurer que le conducteur qu'il emploie a obtenu un permis de conduire; il lui sera délivré à cet effet un duplicata du dit permis.

Tout propriétaire d'automobile qui aura employé sciemment un conducteur non muni du droit de conduire sera puni des peines édictées à l'article 3 ou d'une de ces peines seulement.

## ART. 10.

La loi sur la condamnation conditionnelle sera applicable aux infractions de la présente loi.

Le pourvoi en cassation ne sera pas suspensif en ce qui concerne la mise à exécution des décisions emportant privation temporaire ou définitive du permis de conduire.

## ART. 11.

Les juges de paix connaissent des infractions aux articles 3, 4, 8 et 9

tuigen te besturen, kan, ingeval van nieuwe overtreding, voorgoed daarvan worden beroofd.

## ART. 8.

Wanneer door zijn rijtuig aan iemand een ongeval is toegebracht, is de bestuurder verplicht het rijtuig te doen stilhouden en van het ongeval onmiddellijk aangifte te doen ter secretarie van de gemeente op welker grondgebied het is gebeurd, of althans, binnen 24 uren, aan de overheden van dezelfde gemeente of van die waar hij zijn verblijf heeft in België. Wordt deze bepaling overtreden, dan kan zijn rijbewijs tijdelijk of zelfs voorgoed worden ingetrokken.

## ART. 9.

Elke eigenaar van een motorrijtuig moet zich ervan vergewissen dat de bestuurder, dien hij gebruikt, een rijbewijs heeft bekomen; met dat doel wordt hem een dubbel van genoemd bewijs afgegeven.

Elke eigenaar, die willens en wetens gebruik maakt van een bestuurder welke niet is voorzien van een rijbewijs, wordt gestraft met de straffen, in artikel 3 uitgevaardigd, of met slechts ééne dezer straffen.

## ART. 10.

De wet op de voorwaardelijke veroordeeling is van toepassing op de overtredingen van deze wet.

De uitvoering van de beslissingen, waarbij het rijbewijs tijdelijk of voorgoed is ingetrokken, wordt niet geschorst door de voorziening in cassatie.

## ART. 11.

De vrederechters nemen kennis van de overtredingen der voorgaande

précédents. Les peines prévues aux articles 5, 6 et 7 seront prononcées par le tribunal qui aura à connaître de la contravention ou du délit, et ce, par un seul et même jugement.

L'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 est applicable dans tous les cas où une peine d'amende est prononcée contre le conducteur.

Par dérogation au premier alinéa de l'article 43 du Code pénal, la peine de la confiscation du véhicule sera facultative.

§ 2. — *De la responsabilité civile en cas d'accident causé par la circulation d'automobiles sur la voie publique.*

ART. 12.

En cas d'accident causé à des personnes par un véhicule automobile mis en circulation sur la voie publique, le propriétaire et le conducteur du véhicule sont tenus solidairement de réparer le préjudice qui en résulte, indépendamment de toute faute de leur part.

ART. 13.

Toutefois, le propriétaire et le conducteur sont exonérés de toute responsabilité s'ils prouvent que l'accident est arrivé par force majeure. N'est pas considéré comme force majeure, le bris d'une pièce du véhicule ni tout autre cas fortuit inhérent à l'emploi du véhicule à moteur mécanique.

artikelen 3, 4, 8 en 9. De straffen, voorzien bij de artikelen 5, 6 en 7, worden uitgesproken door de rechtbank die kennis neemt van de overtreding of van het wanbedrijf, en wel bij een en hetzelfde vonnis.

Artikel 6 der wet van 1 Augustus 1899 is van toepassing in alle gevallen waarin eene straf van boete tegen den bestuurder wordt uitgesproken.

In afwijking van het eerste lid van artikel 43 van het Strafwetboek, is de straf van verbeurdverklaring van het rijtuig niet verplicht.

§ 2. — *Van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid naar aanleiding van een ongeval, veroorzaakt door het verkeer met motorrijtuigen op den openbaren weg.*

ART. 12.

Wanneer een ongeval aan personen wordt veroorzaakt door het verkeer met een motorrijtuig op den openbaren weg, zijn de eigenaar en de bestuurder van het rijtuig hoofdelijk gehouden de daaruit voortvloeiende schade te vergoeden, onafhankelijk van elk verzuim van hunnentwege.

ART. 13.

De eigenaar en de bestuurder zijn echter van elke aansprakelijkheid ontheven, indien zij bewijzen dat het ongeval aan overmacht is toe te schrijven. Als overmacht wordt niet beschouwd het breken van eenig deel van het rijtuig en evenmin eenig ander bijzonder toeval, eigen aan het gebruik van een voertuig met mechanischen motor.

## ART. 14.

L'exonération peut être totale ou partielle si le propriétaire ou le conducteur prouve que l'accident est dû pour le tout ou pour partie à une faute de la victime.

## ART. 15.

Le propriétaire est exonéré s'il prouve que son automobile a été mise en circulation à son insu et sans sa faute par l'effet d'un acte délictueux quelconque, soit d'un tiers, soit d'une personne à son service.

## ART. 16.

L'indemnité due en vertu de l'article 12 ne peut jamais dépasser la somme principale de trente mille francs à l'exclusion de toutes autres réparations, même s'il y a plusieurs victimes de l'accident.

Dans ce cas, l'indemnité est répartie entre toutes proportionnellement au dommage subi par chacune.

## ART. 17.

La disposition qui précède ne fait pas obstacle à ce que la victime exerce des droits plus étendus conformément aux règles du droit commun; mais en intentant l'action basée sur l'article 12 de la présente loi, la victime renonce implicitement à toute autre et vice versa.

## ART. 14.

De ontheffing kan geheel of gedeeltelijk zijn, indien de eigenaar of de bestuurder bewijst dat het ongeval geheel of gedeeltelijk is toe te schrijven aan de schuld van het slachtoffer.

## ART. 15.

De eigenaar is ontheven van elke verplichting, indien hij bewijst dat men zijn motorrijtuig heeft doen rijden buiten zijn weten en zonder zijne schuld, als gevolg van eenige strafbare daad hetzij van een derde, hetzij van een persoon die in zijn dienst is.

## ART. 16.

De krachtens artikel 12 verschuldigde vergoeding mag nooit te boven gaan de hoofdsom van dertig duizend frank, met uitsluiting van elke andere vergoeding, zelfs indien er verscheiden slachtoffers van het ongeval zijn.

In dit geval wordt de vergoeding verdeeld onder al de slachtoffers naar evenredigheid van de schade door elk hunner geleden.

## ART. 17.

De vorige bepaling belet niet dat het slachtoffer meer uitgebreide rechten kan doen gelden overeenkomstig het gemeene recht; doch, door het instellen van de rechtsvordering gegrond op artikel 12 dezer wet, doet het slachtoffer stilzwijgenderwijs afstand van elken anderen eisch, en omgekeerd.

ART. 18.

En cas de collision entre deux automobiles, ou dans le cas où l'accident a causé préjudice à des personnes occupant l'automobile, le droit commun leur est seul applicable.

ART. 19.

La présente loi s'applique sans distinction aux accidents causés par des voitures automobiles chargées d'un service public aussi bien qu'aux autres.

ART. 20.

Les recours entre propriétaires et conducteurs d'automobiles sont, en cas d'accident, régis par le droit commun.

§ 3. — *De l'assurance.*

ART. 21.

Tout véhicule automobile doit être assuré ou réassuré, auprès d'une société d'assurances ayant un siège d'opérations en Belgique et agréée par le Gouvernement.

Le propriétaire de l'automobile est tenu de contracter cette assurance, pour le paiement des indemnités dont il peut être tenu, à concurrence d'une somme de trente mille francs au moins. Les réserves ou cautionnements auxquels seront astreints les assureurs agréés sont affectés, par privilège, au paiement des indemnités allouées en vertu de la présente loi.

Aucune clause de déchéance ne pourra être opposée par les assureurs

ART. 18.

Ingeval van botsing van twee motorrijtuigen of wanneer het ongeval madeel heeft berokkend aan in het rijtuig gezeten personen, is alleen het gemeene recht op hen van toepassing.

ART. 19.

Deze wet is, zonder onderscheid, van toepassing zoowel op de ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen, belast met een openbaren dienst, als op de andere.

ART. 20.

Het verhaal tusschen de eigenaars en de bestuurders van motorrijtuigen wordt, wanneer een ongeval zich voor doet, door het gemeene recht geregeld.

§ 3. — *Van de verzekering.*

ART. 21.

Elk motorvoertuig moet zijn verzekerd of herverzekerd bij eene maatschappij van verzekering, die voor hare verrichtingen een zetel in België heeft en door de Regeering is toegelaten.

De eigenaar van het motorrijtuig is, met het oog op de betaling van de vergoedingen waartoe hij kan gehouden zijn, verplicht deze verzekering te sluiten tot een bedrag van ten minste dertig duizend frank. De reserve- of waarborggelden, die de toegelaten verzekeraars moeten storten, worden bij voorrang aangewend tot de betaling van de krachtens deze wet toegekende vergoedingen.

Geen beding van vervallenverklaring kan door de toegelaten verzeke-

agréés aux créanciers d'indemnités ou aux ayants droit.

## ART. 22.

Si le propriétaire d'une automobile justifie qu'il a subrogé un assureur à ses obligations conformément aux dispositions qui précèdent, il est libéré vis-à-vis de la victime des indemnités auxquelles il aura été condamné en vertu de la présente loi, et ce mode de libération profite au conducteur, sauf toutefois le recours de droit commun du propriétaire contre le conducteur et de l'assureur contre l'assuré.

## ART. 23.

Est nulle toute clause d'assurance ayant pour objet, en cas de condamnation pénale de l'assuré, du chef d'un accident causé à une personne, d'affranchir celui-ci du recours de l'assureur.

## ART. 24.

Un arrêté royal déterminera tant les conditions d'agrément que les formalités à remplir par l'assuré belge ou étranger pour justifier de l'assurance et du paiement de la prime.

raars worden ingeroepen tegen de schuldeischers die recht hebben op vergoeding, of tegen hunne rechtverkrijgenden.

## ART. 22.

Indien de eigenaar van een motorrijtuig het bewijs levert dat hij, ten aanzien zijner verplichtingen, een verzekeraar in zijne plaats heeft gesteld overeenkomstig de voorgaande bepalingen, is hij, tegenover het slachtoffer, ontheven van de vergoedingen waartoe hij mocht veroordeeld zijn uit kracht van deze wet; deze wijze van ontheffing komt den bestuurder ten goede, behoudens het verhaal dat, volgens het gemeene recht, de eigenaar op den bestuurder en de verzekeraar op den verzekerde heeft.

## ART. 23.

Nietig is elk beding van verzekering, dat, ingeval van strafrechtelijke veroordeeling van den verzekerde, wegens een ongeval veroorzaakt aan een persoon, ten doel heeft den verzekerde te ontheffen van het verhaal van den verzekeraar op hem.

## ART. 24.

De voorwaarden, vereischt voor de toelating, alsmede de voorschriften door den Belgischen of vreemden verzekeraar in acht te nemen om het bewijs te leveren van de verzekering en van de betaling der premie, worden bij koninklijk besluit vastgesteld.

§ 4 du casier automobiliste.

ART. 25.

Il est institué au Ministère de l'Agriculture un casier automobiliste, qui recevra les bulletins constatant les privations et les suspensions du droit de conduire.

ART. 26.

Toute demande de permis de conduire institué par l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, doit être accompagnée d'un extrait du casier automobiliste.

Cet extrait ne peut être réclamé que par la personne qu'il concerne, les magistrats du parquet et de l'instruction, et les officiers du ministère public près les tribunaux de simple police.

ART. 27.

Les greffiers des cours et des tribunaux correctionnels et de simple police, dans la huitaine à partir du jour où les condamnations portant privation ou suspension du droit de conduire sont devenues définitives, sont tenus d'adresser au Ministère de l'Agriculture (service du casier automobiliste) avis de ces condamnations sous forme de bulletins.

Le délai de huitaine pour les décisions par défaut court du jour où elles ne peuvent plus être attaquées par la voie de l'appel ou du pourvoi en cassation.

§ 4. — Van het strafregister der bestuurders van motorrijtuigen.

ART. 25.

Bij het Ministerie van Landbouw wordt gehouden een strafregister der bestuurders van motorrijtuigen; daarin worden opgenomen de bulletins vermeldende de intrekkingen en schorsingen van het rijbewijs.

ART. 26.

Bij elke aanvraag tot bekoming van het rijbewijs, door artikel 1 van deze wet ingesteld, wordt gevoegd een uittreksel van het strafregister der bestuurders van motorrijtuigen.

Dit uittreksel mag enkel worden gevorderd door den persoon wien het betreft, door de magistraten van het parket en de instructie en door de ambtenaren van het openbaar ministerie bij de rechtbanken van enkele politie.

ART. 27.

Binnen acht dagen te rekenen van den dag waarop de veroordeelingen, welke intrekking of schorsing van het rijbewijs medebrengen, in kracht van gewijsde zijn gegaan, moeten de griffiers der hoven, der boetstrafelijke rechtbanken en der rechtbanken van enkele politie bij bulletins kennis geven van die veroordeelingen aan het Ministerie van Landbouw (dienst van het strafregister der bestuurders van motorrijtuigen).

Voor de bij verstek uitgesproken vonnissen neemt de termijn van acht dagen een aanvang te rekenen van den dag waarop men daartegen geen beroep meer kan aantekenen of zich niet meer in cassatie kan voorzien.

ART. 28.

Un arrêté royal déterminera les droits alloués aux greffiers pour la rédaction et l'envoi des bulletins.

DISPOSITION GÉNÉRALE.

ART. 29.

Est assimilé aux automobiles pour l'application de la présente loi, tout véhicule à moteur mécanique, tel que motocyclette, locomotive routière ou autre.

*Le Rapporteur,*  
ALEXANDRE BRAUN.

ART. 28.

Een koninklijk besluit bepaalt de rechten, aan de griffiers toegekend voor het opstellen en verzenden van de bulletins.

ALGEMEENE BEPALING.

ART. 29.

Met het oog op de toepassing van deze wet, wordt met een motorrijtuig gelijkgesteld elk voertuig dat is voorzien van een mechanischen motor, zooals een motorrijwiel, eene locomotief rijdend op gewone wegen of een andere.

*Le Président,*  
EMILE DUPONT.

**ANNEXE I.****RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES.****NOTE PRÉLIMINAIRE.**

Il existe peu de statistiques officielles des accidents automobiles. Il existe des statistiques privées en plus grand nombre, mais d'une valeur fort inégale.

Les données statistiques reproduites ci-dessous, sauf celles qui concernent le département de la Seine (sous bénéfice des réserves qui les accompagnent) et celles qui concernent l'Allemagne, n'ont donc pas la prétention de trancher le débat exclusivement par l'autorité des chiffres; elles ne tendent qu'à éclairer la discussion en montrant, sous quelques-uns de ses aspects caractéristiques, le risque-automobile et son importance.

**A. — France.**

I. — *Statistique officielle des accidents de personnes causés par des véhicules divers de 1902 à 1906, dans le département de la Seine (1).*

	1902.		1903.		1904.		1905.		1906.	
	Nombre d'accidents.	Proportion par 100 voitures.								
Tramways . . .	1,277	61.53	1,713	81.37	1,187	59.08	1,295	59.38	1,498	68.09
Automobiles . . .	671	19.11	830	19.21	1,036	18.89	1,395	20.88	1,797	23.04
Voitures . . . .	9,359	20.71	9,961	22.67	8,998	20.84	10,833	24.96	10,736	25.50
Bicyclettes . . .	1,996	1.38	1,949	1.30	2,680	1.70	1,929	1.19	2,405	1.30
TOTAL. . .	13,303	6.84	14,453	7.02	13,901	6.69	15,452	7.27	16,136	7.50

(1) Renseignements extraits de statistiques officielles fournies par la Préfecture de police et publiées dans le *Bulletin de la Société d'études législatives* [Paris, Arthur Rousseau], 1907, n° 3, pp. 316, 317.

Il résulte de cette statistique que la progression du nombre des accidents d'automobiles a été constante. La progression numérique des accidents d'automobiles dépasse sensiblement celle des véhicules à moteur.

Il est vrai que le nombre des accidents de voitures à chevaux a légèrement excédé celui des automobiles dans le même temps.

Mais la statistique officielle ci-dessus reproduite est, de l'aveu même de l'un de ses auteurs, M. Honnorat (1), absolument incomplète. En ce qui concerne notamment les cas d'accidents *mortels*, elle est établie exclusivement sur « le simple relevé des procès-verbaux qui constatent la mort immédiate ou presque immédiate des victimes », et elle laisse de côté les cas de mort survenue des suites de la blessure, après un certain délai (2).

En outre, il faut tenir compte du fait qu'à Paris les accidents dus à la vitesse excessive sont normalement moins fréquents ; on ne peut pas rouler aussi vite en pleine ville qu'en rase campagne. Au témoignage d'un autre statisticien français, M. Hennequin, dont nous citons le rapport plus loin : « C'est en rase campagne que les accidents d'automobiles sont de beaucoup les plus nombreux, puisqu'ils atteignent la proportion de 58.8 p. c. et, indépendamment d'autres causes..., les excès de vitesse absolue ou relative ne doivent pas être étrangers à ce résultat » (3).

M. A. Colin, après avoir démontré péremptoirement (4) que la statistique ci-dessus est incomplète et, par suite, inexacte en faveur de l'automobile, présente d'autres considérations de nature à faire rectifier l'appréciation qu'on en pourrait tirer au sujet de la gravité relative du risque-automobile. Son premier argument est le suivant :

Les facilités de freinage et de direction des automobiles étant supérieures, les automobiles, si elles étaient conduites avec prudence, devraient causer infiniment moins d'accidents que les autres véhicules. D'après les journaux spéciaux, une automobile s'arrête et par là évite les accidents, huit, dix ou même quinze fois plus aisément qu'une voiture ordinaire ; en conséquence, « si les statistiques accusent un chiffre d'accidents à peu près égal pour les deux catégories, en réalité l'imprudence ou l'incurie reprochable aux automobilistes serait huit ou dix fois supérieure à celle des conducteurs de voitures. »

Le second argument de M. Colin est contenu dans le commentaire dont il a fait précéder la publication de la statistique ci-dessus reproduite :

On remarquera que ces statistiques, fournies par la préfecture de police, sont applicables seulement aux accidents survenus dans le département de la Seine. En conséquence, il n'y est pas tenu compte des accidents survenus, par le fait des automobiles parisiens, en dehors du département de la Seine. Ainsi se trouve réfutée d'avance l'objection, souvent

---

(1) Cfr. *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, pp. 416 et 417.

(2) Voici comment s'exprime M. Honnorat :

« Ce n'est pas en réalité la statistique des morts, mais celle des *procès-verbaux* relatant un accident mortel. Or, les procès-verbaux étant rédigés immédiatement, la mort n'est mentionnée que lorsque la victime a été *tuée sur le coup* ou, du moins, est *morte un peu d'heures après l'accident*. Lorsque la victime succombe aux suites de sa blessure après un certain délai, la préfecture de police n'est pas avisée. »

(Voir aussi même source, toute la discussion des statistiques officielles françaises, pp. 406 à 418.)

(3) *Ibidem*, p. 384.

(4) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, pp. 403 et 404.

présentée en faveur des automobiles, à raison du nombre beaucoup plus considérable de kilomètres qu'ils parcourent, par comparaison avec les autres véhicules. En effet, le rayonnement kilométrique, assurément très supérieur, des automobiles parisiens, se traduit surtout par des excursions souvent aussi étendues que rapides *dans les départements voisins*. Et c'est surtout dans ces excursions qu'à raison du défaut de surveillance, de l'absence de témoins et de la rapidité de l'allure, ils sont particulièrement dangereux. Mais, à Paris même, leur rayonnement kilométrique est forcément aussi réduit que celui des autres voitures (1).

## II. — Statistique officielle des accidents de personnes relevés en France du 1<sup>er</sup> septembre au 15 octobre 1903.

Cette statistique officielle, annexée à un rapport confidentiel, a été faite par les soins de M. Hennequin (2) et pour servir de base aux travaux de la Commission extraparlamentaire nommée en 1903 (Voir Annexe II, chap. II, France). L'enquête de M. Hennequin s'est étendue à tous les accidents de route survenus sur tout le territoire de la France, en dehors du département de la Seine, du 1<sup>er</sup> septembre au 15 octobre 1903.

Nous groupons ci-dessous les principaux renseignements publiés du rapport de M. Hennequin.

### 1<sup>o</sup> NOMBRE D'ACCIDENTS DE PERSONNES RELEVÉS EN FRANCE DU 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE AU 15 OCTOBRE 1903 :

Dans le département de la Seine. . . . .	575
Dans les autres départements. . . . .	2,580
	— — —
Total pour toute la France. . . . .	3,155

M. Hennequin laisse systématiquement de côté les accidents survenus dans le département de la Seine pour le motif « qu'en raison de l'importance de la population des communes de ce département, la presque totalité des accidents se rangeait dans les agglomérations urbaines et qu'il en résultait une véritable altération des données d'ensemble ».

Ce nombre de 2,580 accidents, d'après M. Hennequin, ne renferme pas de doubles emplois et il représente, d'autre part, *un minimum*, plusieurs accidents ayant fatalement échappé à la vigilance des enquêteurs. L'auteur en conclut que les accidents de personnes sont très nombreux, dans les conditions actuelles de la circulation. M. Hennequin estime à 22 ou 23,000 le nombre total des accidents de circulation dont les personnes ont été victimes en France, pendant l'année 1903, soit un chiffre voisin de 20,000 pour les départements, sans la Seine.

(1) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 3, p. 316.

(2) Ce rapport a été publié en partie et analysé dans le *Bulletin de l'Association générale automobile*, n° de novembre et décembre 1904. Nous extrayons de cette analyse-critique, malheureusement incomplète et tendancieuse, tous les renseignements essentiels qu'elle contient. Il convient aussi de se reporter au compte-rendu de la discussion à laquelle le rapport de M. Hennequin a donné lieu devant la SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES. (*Bull. de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, p. 374 et p. 384.)

## 2° RÉPARTITION DES 2,580 ACCIDENTS DE PERSONNES SELON LES LIEUX.

LIEUX.	Nombre.	Proportion pour cent.
Agglomérations urbaines . . . . .	743	28.8
» rurales . . . . .	743	28.8
En dehors des agglomérations. . . . .	1,094	42.4
Total. . . . .	2,580	100

*Caractéristique (indiquée par M. Hennequin) :* Importance relative des accidents survenus en rase campagne.

M. Hennequin leur assigne comme causes : la vitesse, l'inobservation des règlements du roulage, la négligence et l'incapacité des conducteurs.

## 3° RÉPARTITION DES ACCIDENTS D'APRÈS LES VÉHICULES QUI LES ONT CAUSÉS.

Genre de véhicules.	Nombre d'accidents	Proportion pour cent.
Traction animale . . . . .	1,325	51.3
» mécanique . . . . .	1,194	46.2
Cavaliers . . . . .	61	2.3
Totaux. . . . .	2,580	100

## 4° DÉTAIL DE CETTE STATISTIQUE POUR LES ACCIDENTS DE TRACTION MÉCANIQUE.

Genre de véhicules.	Nombre d'accidents.	Proportion pour cent sur le nombre total d'accidents.
Voitures automobiles. . . . .	241	9.3
Vélocipèdes à moteur. . . . .	131	5.0
» sans moteur. . . . .	673	26.0
Tramways . . . . .	149	5.7
Totaux. . . . .	1,194	46.0

*Caractéristiques (dégagées par M. Hennequin) :*

1° Faible excédent (181) du nombre d'accidents de traction animale sur celui des accidents de traction mécanique ;

- 2° Importance du contingent d'accidents dus aux vélocipèdes sans moteur ;  
3° Importance primordiale des accidents dus aux véhicules transportant des marchandises : « Cet indice semble corroborer, dit M. Hennequin, les critiques si souvent dirigées contre le roulage et justifier les doléances proférées notamment par les automobilistes. »

5° LE RISQUE AUTOMOBILE COMPARÉ AU RISQUE HIPPOMOBILE, TELS QU'ILS APPARAISSENT DANS LES STATISTIQUES CI-DESSUS.

M. Hennequin énonce son opinion sur ce point dans les termes suivants :

On doit admettre qu'il existe une corrélation entre les accidents et le nombre des véhicules de diverses sortes qui circulent. Bien que l'enquête n'ait pas relevé ce dernier nombre, il est à peine besoin de remarquer que, dans l'ensemble, celui des véhicules *hippomobiles* a été nécessairement supérieur au nombre des automobiles et dans une proportion énorme, et en quelque sorte incalculable.

S'il est vrai, comme nous l'avons supposé, d'accord avec la logique des choses, qu'un lien étroit existe entre la production d'accidents et la multiplication des véhicules en service, la différence entre les accidents causés par la traction animale et par les automobiles doit être considérable. On trouve, en effet, 1,325 accidents provenant de la traction animale, contre 241 attribués aux automobiles, soit les proportions respectives de 84,6 p. c. d'une part et de 15,4 p. c. d'autre part ; de telle sorte que les accidents d'automobiles ont été, durant la période d'enquête, près de six fois moins nombreux que ceux des véhicules hippomobiles.

Mais cette différence en moins est-elle suffisante pour permettre d'avancer que le nouveau mode de locomotion offre moins de danger que les autres, ou n'en offre pas davantage ? Assurément non ; et nous estimons au contraire que le chiffre de 241 accidents d'automobile s'élève beaucoup trop haut par rapport au nombre des véhicules de l'espèce.

On a dit qu'il n'y avait pas seulement à considérer le nombre des automobiles, mais aussi les distances moyennes qu'elles parcouraient et qui étaient très supérieures à celles des véhicules attelés ; qu'en conséquence, et partant de ce principe que les risques d'accidents s'accroissent en raison du chemin effectué, il convenait de ne pas négliger cet élément dans la comparaison à laquelle nous procédons.

Tenant pour plausibles les motifs invoqués, nous ne voyons pas d'autre moyen de procéder que d'augmenter fictivement le nombre d'automobiles, dans la proportion correspondant à l'excédent de longueur kilométrique effectué.

On ne s'écarterait pas beaucoup de la réalité, semble-t-il, en attribuant au cheval attelé un parcours moyen journalier de 20 kilomètres et de 80 à 100 kilomètres à l'automobile ; de telle façon que l'on ferait une mesure très large à ce dernier type de véhicule, en lui donnant une valeur numérique cinq fois supérieure à l'unité ; et, ainsi faisant, les calculs précédents porteraient fictivement sur 50,000 automobiles (10,000 × 5).

6° RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE CHAQUE CATÉGORIE DE VÉHICULES SUIVANT LES LIEUX OÙ LES ACCIDENTS SE SONT PRODUITS.

NATURE des VÉHICULES ET CAVALIERS.	Agglomération urbaine.	Quotité p. c.	Agglomération rurale.	Quotité p. c.	En dehors des agglomérations.	Quotité p. c.	TOTAUX.
<b>1° Traction animale.</b>							
Transport des personnes. . . . .	141	23.4	168	27.9	293	48.7	602
Transport des marchandises. . . . .	207	28.6	212	29.3	304	42	723
<b>2° Traction mécanique.</b>							
Voitures automobiles. . . . .	58	24	46	19	137	56.8	241
Vélocipèdes à moteur. . . . .	34	25.9	37	28.2	60	45.8	131
Vélocipèdes sans moteur. . . . .	178	26.4	235	34.9	260	38.6	673
Tramways . . . . .	112	75.1	16	10.7	21	14.1	149
<b>3° Cavaliers.</b>							
Cavaliers . . . . .	13	21.3	29	47.5	19	31.1	61
Totaux. . . . .	743	....	743	....	1094	....	2580

*Caractéristiques (dégagées par M. Hennequin):*

1° Proportion élevée (48,7 p. c.) des accidents causés en rase campagne par les véhicules transportant des personnes ;

2° « C'est en rase campagne que les accidents d'automobiles sont de beaucoup plus nombreux (56,8 p. c.); indépendamment d'autres causes que les fiches spéciales permettront de mieux dégager, les excès de vitesse absolue ou relative ne doivent pas être étrangers à ce résultat. »

7° NOMBRE ET RÉPARTITION DES VICTIMES D'APRÈS LES LIEUX OÙ ELLES ONT ÉTÉ ATTEINTES.

	Nombre de victimes.	Nombre d'accidents.	Différence en plus.	Proportion p. c.
Agglomérations urbaines . . . . .	839	743	96	12.9
Agglomérations rurales. . . . .	860	743	117	16.9
En dehors des agglomérations . . . . .	1327	1904	577	21.3

*Caractéristique (dégagée par M. Hennequin):* Le nombre des victimes est proportionnellement plus élevé en rase campagne que dans les agglomérations urbaines.

8° RÉPARTITION DES VICTIMES D'APRÈS LE GENRE DES VÉHICULES AUTEURS DES ACCIDENTS.

	Nombre de victimes.	Nombre d'accidents.	Différence en plus.	Proportion p. c.
Véhicules transportant des personnes.	799	602	197	32.8
» des marchandises . . . . .	780	723	57	7.8
Voitures automobiles . . . . .	347	241	106	44
Vélocipèdes à moteur . . . . .	148	131	17	13
» sans moteur . . . . .	734	673	61	9
Tramways . . . . .	160	149	11	7.3

*Caractéristique (dégagée par M. Hennequin) :*

Le premier rang est occupé par les voitures automobiles (44 p. c. ou, plus exactement, 57 p. c. en groupant sous le nom d'automobiles les voitures à moteur et les motocycles).

Les véhicules hippomobiles transportant des personnes n'atteignent que la proportion de 32,8 p. c.

9° RÉPARTITION DES VICTIMES D'APRÈS LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS.

Total des victimes : 3,035, dont 197 tuées, 861 blessées gravement, 1,977 blessées légèrement.

10° RÉPARTITION DES VICTIMES SELON LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS ET LES LIEUX OÙ ILS SONT SURVENUS.

	Tués.	Blessés gravement	Blessés légèrement.	Total des victimes.
	p. c.	p. c.	p. c.	
Agglomérations urbaines . . . . .	3.3	24.4	72.2	839
» rurales . . . . .	5	31	63.7	869
En dehors des agglomérations . . . . .	9.4	28.3	61.4	1,327

*Caractéristiques (dégagées par M. Hennequin) :*

1° Proportion très élevée des blessures légères ;

2° Les victimes urbaines sont infiniment moins maltraitées (72,2 p. c. de blessées légèrement) que celles de la campagne comprenant les agglomérations rurales (63,7 et 61,4 p. c.).

11° RÉPARTITION DES VICTIMES SELON LES VÉHICULES AUTEURS DES ACCIDENTS ET LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS.

Pour la totalité de chaque catégorie de victimes :

Sur 197 tuées :

79,6 p. c. proviennent de la traction animale.

20,3 p. c. proviennent de la traction mécanique.

Sur 861 blessés gravement :

57,9 p. c. proviennent de la traction animale.

39,6 p. c. proviennent de la traction mécanique.

Sur 1,977 blessés légèrement :

46 p. c. proviennent de la traction animale.

51,5 p. c. proviennent de la traction mécanique.

*Caractéristique (dégagée par M. Hennequin) :* Les accidents dus à la traction hippomobile sont beaucoup plus graves que ceux dus à la traction mécanique, contrairement à ce qu'on croit généralement.

12° QUALITÉ DES VICTIMES.

Un premier tableau (non publié par le *Bulletin de l'Association générale automobile*) établit que les *conducteurs* sont les premières et les plus nombreuses victimes des accidents imputés à leurs véhicules. (Sans distinction entre la nature de ceux-ci, hippo- ou automobiles.)

13° RÉPARTITION DES VICTIMES SELON LEUR QUALITÉ ET SELON LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS.

	Victimes.	Tués.	Blessés gravement.	Blessés légèrement.
		p. c.	p. c.	p. c.
Conducteurs . . . . .	1,398	8,6	31,6	59,7
Piétons . . . . .	820	5,1	26,7	68
Personnes transportées. . . . .	576	4,5	25,3	70,1
Public non piéton . . . . .	241	3,7	22	74

14° RÉPARTITION DES VICTIMES, SUIVANT LEUR QUALITÉ (CONDUCTEURS, PERSONNES TRANSPORTÉES, PUBLIC), ENTRE LES DIVERS VÉHICULES.

Notre source ne reproduit pas ce tableau, qui serait cependant ici d'un intérêt capital et permettrait de juger si, en France comme en Allemagne, l'*automobile* est plus meurtrière pour les tiers que pour ses conducteurs et les personnes qu'elle transporte.

D'autre part, on le voit, les divers résultats ci-dessus sont établis sans distinction entre les conducteurs de l'un ou de l'autre mode de traction. Or il importe de remarquer avec M. Hennequin que, entre les divers conducteurs, le *charretier* est particulièrement exposé : « Nul n'ignore, en effet, dit-il, les risques professionnels du charretier, les dangers que lui font courir les chevaux auprès desquels il se tient sans cesse ou doit se tenir, et la conduite du lourd véhicule qu'il dirige. » Il est donc possible que le nombre prépondérant de *conducteurs* blessés soit dû à la forte proportion des charretiers victimes d'accidents, plutôt qu'à celle des conducteurs d'automobiles.

Quant aux personnes transportées, les risques, d'après M. Hennequin, semblent moins grands pour celles qui sont transportées dans les automobiles que pour celles qui sont transportées dans d'autres véhicules. — D'après M. Hennequin encore, la proportion des piétons victimes des automobiles est très faible : 13 p. c., mais la source ne reproduit pas les chiffres desquels cette conclusion est tirée, et l'appréciation de M. Hennequin est en trop évidente discordance avec les résultats certains de la statistique officielle allemande, beaucoup plus complète, pour que l'on puisse s'empêcher de faire des réserves au sujet de l'opinion du statisticien français.

#### 15° CAUSES GÉNÉRALES D'ACCIDENTS.

CAUSES.	Traction animale.	TRACTION MÉCANIQUE			TOTAUX.
		Automobiles et vélocipèdes à moteur.	Tramways.	Vélocipèdes sans moteur.	
1° Animaux employés à la traction . . . . .	390	»	»	»	390
2° Imprudence du conducteur . . . . .	217	27	5	28	277
3° Incapacité du conducteur . . . . .	64	22	2	56	133
4° Imprudence du piéton, etc. . . . .	192	48	64	131	436
5° Collisions . . . . .	69	27	34	73	203
6° Vitesse . . . . .	45	47	1	79	172
7° Chutes accidentelles . . . . .	81	»	»	74	155
8° Obstacles imprévus . . . . .	82	4	»	54	140
9° Rupture d'organes . . . . .	23	28	1	18	70
10° Défaut d'éclairage . . . . .	11	»	»	15	26
11° Défaut d'avertissement . . . . .	»	3	»	14	18
12° Dérapage . . . . .	1	4	»	17	21
13° Mauvaise voirie . . . . .	20	1	»	1	22
Maladies subites . . . . .	»	»	»	6	6
Explosions. . . . .	»	2	»	»	2
Totaux. . . . .	1,195	214	107	555	2,071

*Caractéristique (dégagée par M. Hennequin) :*

On observera, dit-il, le chiffre élevé (436) des piétons dont l'imprudence, ou l'une quelconque des causes énoncées sous le n° 4 de l'exposé qui précède aurait produit l'accident. Ce chiffre est, suivant nous, vraisemblablement excessif, et comporterait une réduction d'un tiers au moins, mais ne portant pas sur le chiffre se rapportant aux tramways. C'est donc sur 372 (436 — 64) qu'il faudrait effectuer cette réduction, laquelle ramènerait à 248 (372 : 3 = 124) (372 — 124 = 248) le nombre d'accidents imputables à l'imprudence des piétons, au regard de tous les véhicules autres que les tramways. Quant à la défalcation de 124, elle serait sans doute à bon droit attribuée pour moitié aux conducteurs incapables et imprudents.

16° COMPARAISON DU TOTAL DES VICTIMES ET DU TOTAL DES AUTOMOBILES AFFECTÉES AU TRANSPORT DES PERSONNES DE 1899 A 1902 :

	Nombre d'automobiles affectées au transport des personnes.	Nombre de tués et blessés.
1899 . . . . .	1,672	1,534
1900 . . . . .	2,997	1,473
1901 . . . . .	5,386	1,466
1902 . . . . .	9,207	1,352

*Caractéristique (dégagée par M. Hennequin) :*

« On peut inférer, suivant nous, de ces chiffres, dit-il, que la période de perturbation intense est franchie, que les accidents sont moins meurtriers, qu'une certaine accoutumance a succédé à la surprise et à l'affolement des dernières années. »

\*  
\* \* \*

*Observation générale sur la statistique de M. Hennequin.*

Les chiffres et appréciations de M. Hennequin cités dans l'analyse critique de son rapport publié par le *Bulletin de l'Association générale automobile*, ont été reproduits ci-dessus avec impartialité. Il n'est pas possible de n'être pas frappé du caractère fréquemment subjectif, soit pour, soit contre l'automobile, des interprétations de M. Hennequin. Ce fait apparaît plus clairement encore lorsqu'on compare la statistique de M. Hennequin, ses interprétations et ses conclusions à la statistique allemande (voir plus loin) si claire, si complète, si rationnelle et par dessus tout si exclusivement objective.

Au point de vue de la valeur démonstrative, il semble que la statistique des accidents d'automobiles allemande soit de loin supérieure, comme ampleur et comme méthode, à la statistique française.

L'enquête de M. Hennequin a été soumise à une critique partielle mais très

serrée au cours de la discussion de l'avant-projet Colin à la SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES. La discussion a surtout porté sur ce point que, pendant les trois mois qu'a duré l'enquête, on a relevé, sur tout le territoire français 1,325 accidents de voitures pour 241 accidents d'automobiles.

Il ne sera pas inutile de résumer l'argumentation présentée à ce propos par les partisans d'une législation spéciale sur l'automobilisme.

Absolument parlant, il y a donc eu, à cette époque, en France, plus d'accidents dus à la circulation hippomobile qu'à la circulation automobile; mais, ont dit MM. A. Colin et ses amis, on ne peut fonder aucune conclusion sur ce chiffre absolu. Il est naturel qu'il y ait beaucoup plus d'accidents de voitures que d'accidents d'automobiles, parce qu'il y a évidemment plus de voitures en circulation que d'automobiles. Il faut tenir compte de ce fait lorsque l'on veut dégager de la statistique l'enseignement qu'elle comporte en ce qui concerne le risque comparé des deux modes de locomotion.

Ce risque ne peut être évalué qu'en fonction du nombre des véhicules de l'une et de l'autre catégorie qui étaient en circulation pendant la période considérée. Le nombre d'accidents révélés par la statistique ne doit pas être apprécié *absolument*, mais *relativement* au nombre de véhicules de chaque espèce. Malheureusement on ne connaît pas ce dernier nombre; M. Hennequin croit seulement pouvoir présumer qu'il y avait environ dix fois plus de voitures que d'automobiles en circulation à l'époque de son enquête. S'il y a tellement plus de voitures que d'automobiles, on est fondé à dire que pour se rapprocher, dans la statistique comparée des *accidents*, de l'égalité proportionnelle indiquée par la comparaison des nombres de *véhicules*, il faudrait élargir d'autant l'écart constaté entre le chiffre absolu des accidents de voitures et le chiffre absolu des accidents d'automobiles  $\left(\frac{1325}{241}\right)$ . Cela peut se faire de deux manières: soit en élevant au décuple le chiffre absolu des accidents de voitures, le chiffre des accidents d'automobiles demeurant constant  $\left(\frac{13250}{241}\right)$ ; soit, comme le propose M. Hennequin, en ramenant le chiffre des accidents d'automobiles (241) à un chiffre dix fois moindre environ, le chiffre des accidents de voitures restant invariable  $\left(\frac{1325}{24.1}\right)$ .

En d'autres termes, a-t-on justement conclu à la SOCIÉTÉ D'ÉTUDES LÉGISLATIVES, l'un des deux modes de locomotion se trouve être, dans la réalité, dix fois plus dangereux que l'autre. M. Hennequin, de son côté, s'est borné à conclure d'une manière plus générale qu'en France « l'automobilisme est pratiqué d'une manière périlleuse ».

Nous devons ajouter cependant que M. Hennequin, au cours de la même discussion de l'avant-projet Colin, s'est élevé contre les conclusions tirées des statistiques comparées du nombre des accidents et du nombre des véhicules. Il préférerait prendre en considération des statistiques dressées autrement: sur la proportion des accidents par rapport aux kilomètres parcourus. Cette opinion, à son tour, a été combattue avec force par M. Colin et l'un des arguments produits contre elle par celui-ci est contenu dans la citation ci-dessus reproduite (*sub* 1), concernant la valeur démonstrative de la statistique des accidents dans le département de la Seine.

III. — *Éléments statistiques de source privée* (1).

1° Il résulte d'un relevé fait dans un journal parisien, *Le Journal*, du 9 juin au 11 juillet 1904 (2), que, dans le rayon d'observation des correspondants de ce journal, et pendant cette période d'un mois seulement, il s'est produit au moins vingt accidents graves d'automobile, dont plusieurs mortels.

2° D'après un autre relevé fait par les journaux français, cité au Sénat par M. Gomot, sénateur du Puy-de-Dôme, dans la séance du 7 novembre 1905, on devait évaluer à cette époque à 800 par mois, c'est-à-dire à plus de 9,000 par an, le nombre d'accidents d'automobile (3).

3° En 1907, M. Antoine Scheikevitch, secrétaire général de la « Ligue protectrice contre les excès de l'automobilisme » (fondée récemment à Paris), a relevé, dans les seuls journaux parisiens du 1<sup>er</sup> mars au 29 mai, la relation des accidents mortels d'automobiles, dont les victimes ont été, non les conducteurs ou voyageurs d'automobiles, mais des tiers (4).

Voici, mis en tableau, ce relevé :

	Mars 1907.	Avril 1907.	1 <sup>er</sup> au 29 mai 1907.	Totaux.
Département de la Seine .	10	4	14	28
Autres départements . .	3	4	7	14
Totaux. . .	13	8	21	42

Soit, pour une période de trois mois moins deux jours, un total de 42 accidents mortels, dont 28 pour le seul département de la Seine.

Cela fait, en moyenne, à peu près un accident mortel tous les deux jours.

4° M. A. Colin, dans un remarquable article de la *Revue politique et parlementaire* (janvier 1908) intitulé : « L'accident d'automobile et la loi », donne

(1) Les statistiques de source privée n'ont évidemment qu'une valeur relative en raison des causes d'erreurs individuelles qui peuvent s'y attacher et du caractère fragmentaire des données sur lesquels elles sont établies.

Néanmoins, elles conservent une valeur appréciable. En ce qui concerne notamment les relevés de relations d'accidents d'automobiles publiées par les journaux quotidiens, il convient de remarquer que ces relevés sont *toujours en dessous de la réalité* : en effet, d'une part, les correspondants de journaux ne sont pas informés de tout accident qui se produit ; d'autre part, en raison des contrats importants d'annonces qui unissent les entreprises de presse aux constructeurs et courtiers d'automobiles, la plupart des journaux sont moralement et peut-être expressément obligés de faire le silence sur nombre d'accidents dus au sport nouveau.

(2) On trouvera l'analyse détaillée de ce relevé dans la brochure *Ecraseurs!* par Arzamas (Paris, 1906. — Albin Michel, 59, rue des Mathurins), p. 7.

(3) Ce chiffre ou plutôt la généralisation à toute une année, sans distinction de saison, d'un total mensuel, nous paraît aboutir à une exagération.

(4) Cfr. *Bulletin de la Société d'études législatives* 1907, n° 4, p. 404.

quelques renseignements sur l'importance statistique des cas de « fuite après accident » :

« En France, dit-il (p. 24 du tiré à part), les statistiques mensuelles d'accidents que la *Société contre les excès de l'automobilisme* fait dresser tant bien que mal avec les moyens d'information, assurément très défectueux et incomplet, que lui fournissent les journaux (si étrangement muets en général sur les accidents d'automobile), font ressortir une moyenne de *fuites* après l'accident qui est d'environ 25 p. c. C'est beaucoup trop, assurément. Mais cela n'est rien encore au regard non plus des accidents proprement dits, mais des *dommages accidentels*, causés aux riverains par le passage des automobiles sur les routes, L'écrasement des chiens, des poules, des canards, des oies, est pour les automobilistes. suivant la naïve expression de l'un d'entre eux, un « péché mignon » tout à fait commun. Et de bonne foi, lequel pourra soutenir qu'il s'arrête après un accident de ce genre pour indemniser le propriétaire, sinon lorsqu'il y est absolument forcé?... Ce sont là des dommages assez menus, sans doute, mais qui, plus peut être que tous les inconvénients de la locomotion nouvelle, exaspèrent profondément le paysan. »

5° Extrait d'un relevé de décisions judiciaires au sujet d'accidents d'automobile, fait par le Comité du contentieux du Touring Club de France.

	Nombre de décisions relevées.	Cas où la responsabilité a été rejetée sur la victime.	Proportion sur cent décisions.
De 1900 à 1906. . . . .	76.	15	20
En 1906 . . . . .	43	8	18.83

Cité par A. Colin (*Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 3, p. 235).

L'auteur en conclut que l'assurance obligatoire, si on l'instituait en France, n'entraînerait qu'un relèvement d'un cinquième environ des tarifs des compagnies d'assurances contre les accidents. Cette augmentation légère ne serait pas de nature, d'après lui, à entraver l'essor industriel de l'automobilisme.

#### IV. — *Progression de l'industrie et du sport automobiles.*

Extrait d'un feuillet de M. H. de Parville, dans le *Journal des Débats* du 5 décembre 1907 :

« Si on laisse les voitures publiques ou en location de côté, parce que nous n'en connaissons pas le nombre exact, on peut avancer qu'en 1899, on ne comptait que 1,672 voitures automobiles. Or, au 1<sup>er</sup> janvier 1907, cette année même, on en recensait 31,295, soit 18 fois plus en sept ans. La progression a été régulière; en ce moment le nombre réel dépasse, pour la France, 35,000.

» Il est à noter que jusqu'en 1901, les voitures représentaient 45 % du total des automobiles; elles n'en constituent plus, maintenant, que 49 p. c. Le nombre des voitures à plus de deux places augmente beaucoup plus vite que celui des voitures à une ou deux places.

» La puissance moyenne de ces voitures va toujours en croissant. En 1901, les 5,386 voitures recensées n'avaient ensemble que 26,000 chevaux-vapeur, soit une moyenne de

5 chevaux ; les 31,295 relevées en janvier 1907 comptaient 337,000 chevaux, soit près de 11 chevaux chacune.

« Lo puissance moyenne a doublé depuis six ans : aujourd'hui les automobiles roulant sur la terre de France représentent 337,000 chevaux-vapeur. »

N. B. Le développement de l'industrie et du sport automobile a été de même très rapide en Allemagne, en Angleterre, en Italie, en Belgique, et, surtout, aux États-Unis. Il présente presque partout (sauf en Allemagne) les mêmes caractères ; l'accroissement du nombre de véhicules à deux places et à plus de deux places est proportionnellement plus rapide que celui des motocycles. Le moteur devient plus puissant à mesure que se développe le sport automobile.

Ce développement simultané en nombre des véhicules et en puissance des moteurs entraîne naturellement un accroissement parallèle du risque.

## B. Allemagne (1).

### I. — Nombre des voitures-automobiles et leur répartition par catégories au 1<sup>er</sup> janvier 1907.

	Voitures affectées au transport des personnes		Voitures affectées au transport des marchandises.	
	Nombre absolu.	Proportion %.	Nombre absolu.	Proportion %
Au-dessous de 8 H. P. . . . .	5.111	19.8	516	42.6
De 8 à 16 H. P. . . . .	3,278	12.7	313	25.8
De 16 à 40 H. P. . . . .	1,674	6.5	126	10.4
De plus de 40 H. P. . . . .	52	0.2	2	0.2
Motocyclettes . . . . .	15,700	60.8	254	21.0
Totaux. . . . .	25,815		1,211	
Total général. . . . .		27,026		

Caractéristiques : 1. Proportion considérable des motocyclettes.

2. Nombre peu élevé des moteurs puissants (au-dessus de 16 H. P.).

(1) Toutes les données concernant l'Allemagne sont extraites d'une statistique, publiée dans le Recueil officiel de statistiques (*Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt*, 1907, pp. 77 à 81), par ordre du gouvernement impérial, en prévision de la discussion d'un projet de loi, présenté au Reichstag (voir Annexe II, chapitre II, *Lois et règlements en projet*, Allemagne), sur la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles. Ce travail, très détaillé, se présente avec une autorité incontestable et vraiment décisive. Il relève et classe les accidents d'automobiles survenus du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 1907.

II. — *Statistique des accidents d'automobiles survenus du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 1907.*

Genre de voitures ayant occasionné des accidents.	Nombre des accidents de tous genres : Accidents de personnes et accidents matériels.	Total des tués et blessés.	Nombre de tués et de blessés parmi les tiers.
Voitures affectées au transport des personnes.	Motocyclettes . . .	346	216
	Tricycles . . .	18	8
	Automobiles . . .	1,799	884
Voitures affectées au transport de marchandises.	Tricycles . . .	18	7
	Automobiles . . .	83	34
Voitures de genre inconnu.	26	11	11
<b>TOTAUX . . .</b>	<b>2,290</b>	<b>1,570</b>	<b>1,160</b>

*Caractéristiques :* 1. Le nombre des accidents atteint presque le dixième du nombre total des automobiles  $\left(\frac{27026}{2290}\right)$ .

2. Il est proportionnellement beaucoup plus élevé pour les automobiles que pour les motocycles.

3. Plus des deux tiers des accidents d'automobiles atteignent des personnes  $\left(\frac{1570}{2290}\right)$ .

4. Plus des 73 p. c., c'est-à-dire PRÈS DES TROIS QUARTS, des victimes d'accidents sont des tiers.

Les conducteurs d'automobiles et les personnes se trouvant dans les automobiles ne paient qu'un tribut D'UN QUART ENVIRON au risque d'accident.

*N. B.* Le détail, non reproduit ici, de la statistique distribuée comme suit les tués et blessés :

Blessés . . . 1,519, dont 173 conducteurs, 219 voyageurs d'automobiles et 1,127 tiers.

Tués . . . 51, dont 9 conducteurs, 9 voyageurs et 33 tiers.

5. La moyenne par mois des victimes de l'automobilisme, pour la période considérée (1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 1906, période de circulation intense) est de :

Blessés . . . . . 253, soit près de 10 par jour.

Tués, plus de . . . . . 8, soit près d'un tué tous les trois jours.

Tués et blessés, plus de 261, soit près de 9 par jour.

III. — *Rapports entre les accidents et la puissance des moteurs (pour les voitures servant au transport des voyageurs).*

GENRE DES VOITURES.	Nombre des voitures.	Nombre des accidents causés.	Proportion p. c.
Motocyclettes . . . . .	15,700	373	2.4
Automobiles au-dessous de 8 H. P.	5,111	390	7.6
Automobiles de 8 à 16 H. P. .	3,278	734	22.4
Automobiles de 16 à 40 H. P. .	1,674	422	25.2
Automobiles de plus de 40 H. P.	52	28	53.8
TOTAUX. . . . .	25,815	1,947	7.54

*Caractéristique.* — Cette statistique démontre à l'évidence que le nombre des accidents croît, suivant une progression énorme, avec la puissance des moteurs. Le risque est réellement fonction de la puissance de l'engin ; c'est celle-ci qui est meurtrière.

IV. — *Accidents d'automobiles dont les conducteurs se sont enfuis et dont les propriétaires sont restés inconnus.*

La statistique allemande donne sur ce point les renseignements d'ensemble ci-après :

1° Sur un total de 2,290 accidents de tout genre, il y a eu un total de 283 accidents, soit 12.4 p. c., dans lesquels le propriétaire de l'automobile ne fut pas découvert ;

2° Parmi ces 2,290 cas d'accidents, il y en a eu 1,828 où le conducteur de l'automobile resta sur place après l'accident et 462, soit 20.2 p. c., où il s'est enfui ou tenta de s'enfuir.

Ces conducteurs indéliçats eux-mêmes se répartissent ainsi :

Ont tenté de prendre la fuite : 81 conducteurs, soit 3.5 p. c. ; ont réussi à s'enfuir : 381 conducteurs, soit 16.7 p. c.

*Caractéristiques :* 1° Plus du dixième des accidents sont restés sans sanction ;

2° Plus de 82 p. c. du nombre total des conducteurs indéliçats ont réussi à se dérober par la fuite aux responsabilités encourues ;

3° Les recherches de la police sont restées infructueuses dans plus des 74 p. c. des cas de fuite, bien que la police allemande soit bien organisée.

**C. — Angleterre.***Les accidents d'automobiles à Londres.*

D'après une réponse faite par M. Herbert Gladstone, ministre de l'Intérieur du Royaume-Uni, à une question posée par un membre de la Chambre des Communes, en juin 1907, il y a eu à Londres, du 1<sup>er</sup> novembre 1906 au 30 avril 1907, 4,451 accidents d'automobiles. Le nombre des victimes a été d'environ 2,000 blessés et de 41 tués.

La période de six mois envisagée est la période d'hiver où la circulation automobile est relativement moins intense.

Il est intéressant de noter qu'au 30 juin 1907 il y avait à Londres 15,959 automobiles, 1,517 autobus ou automobiles lourdes et 7,460 motocycles. En tout 24,946 véhicules automobiles.

Le nombre des permis de conduire atteignait 58,052.  
(*Indépendance belge*, 30 juin 1907.)

**D. — Autres pays.**

Au début de juillet 1907, les journaux anglais ont publié une liste, d'ailleurs incomplète, d'accidents d'automobiles graves, survenus dans l'Europe centrale pendant la dernière huitaine de juin 1907 : le total s'en élevait à 167 accidents dont 121 mortels.

(*Etoile belge*, 21 juillet 1907.)

**E. — Belgique.**

Il n'existe, à notre connaissance, aucune statistique d'accidents d'automobiles survenus en Belgique.

Nous croyons intéressant de publier la statistique des véhicules à moteurs déclarés en Belgique en 1905, 1906 et 1907, dont nous devons les éléments à d'obligeantes communications qui nous ont été faites à notre demande par MM. les Gouverneurs de province.

*Statistique des véhicules à moteur déclarés à la taxe provinciale.***1° Automobiles.**

PROVINCE DE :	1905	1906	1907
Anvers. . . . .	227	281	346
Brabant . . . . .	799	1,026	1,097
Flandre occidentale . . . . .	104	146	144
Flandre orientale. . . . .		199	229
Hainaut . . . . .	308	373	429
Liège . . . . .	540	650	700
Limbourg . . . . .	47	54	64
Luxembourg . . . . .	58	78	87
Namur. . . . .		144	166
TOTAUX. . . . .		2,951	3,262

*Caractéristique :* Augmentation générale des automobiles, sauf dans la Flandre occidentale où, d'ailleurs, la diminution est presque nulle.

**2° Motocycles et motocyclettes.**

PROVINCE DE :	1905	1906	1907
Anvers. . . . .	675	678	589
Brabant . . . . .	869	1,016	834
Flandre occidentale . . . . .	339	355	281
Flandre orientale . . . . .		287	263
Hainaut . . . . .	534	565	604
Liège . . . . .	615	772	798
Limbourg . . . . .	129	142	158
Luxembourg . . . . .	172	187	199
Namur. . . . .		293	276
TOTAUX. . . . .		4,295	4,002

*Caractéristique :* Diminution générale des motocycles (augmentation particulière dans quatre provinces : Hainaut, Liège, Limbourg et Luxembourg).

3° **Totaux généraux.**

GENRE DES VÉHICULES	1905	1906	1907
Automobiles . . . . .	(Total incomplet)	2,951	3,262
Motocycles. . . . .	» »	4,295	4,002
TOTAL. . . . .		7,246	7,264

*Caractéristiques : 1.* — Progression générale de la locomotion automobile en Belgique sans distinction de véhicules.

*2.* — Progression considérable du nombre des automobiles (voitures) et diminution presque parallèle du nombre des motocycles.

(10)

## ANNEXE II.

---

### LE DROIT DE L'AUTOMOBILE EN LÉGISLATION COMPARÉE.

On a réuni ci-dessous quelques indications sommaires sur les principales dispositions réglementaires et législatives en vigueur dans d'autres pays que la Belgique, tant sur la circulation des automobiles que sur la responsabilité de leurs propriétaires ou conducteurs en cas d'accident.

Ces notes n'épuisent pas la matière. Le texte des lois et règlements des pays étrangers sur l'automobile est reproduit dans divers manuels de sociétés sportives. On en trouvera une bonne analyse dans une étude remarquable d'un juriste suisse, le professeur F. Meili, de Zurich, intitulée *Die Kodifikation des Automobilrechts* (Vienne, Manz, 1907), et dans les intéressants rapports présentés au « Schweizerische Juristenverein » par le même professeur Meili (*Die civilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle*) et par un avocat genevois, M. Frédéric Martin (*La responsabilité civile résultant des accidents d'automobile*). Ces deux rapports ont été publiés dans les « *Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins* » 1907. 1<sup>tes</sup> und 2<sup>tes</sup> Hefen (Bâle, Helbing et Lichtenhahn). Nous leur avons fait de larges emprunts.

Dans un chapitre I<sup>er</sup>, ont été groupées toutes les indications sur les *lois et règlements EN VIGUEUR*; dans un chapitre II, toutes les indications qui concernent les *lois et règlements EN PROJET*.

#### CHAPITRE I. — LOIS ET RÈGLEMENTS EN VIGUEUR.

##### A. — LOIS ET RÈGLEMENTS SUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES (1).

###### 1. — Sources principales.

**BELGIQUE** : Loi du 1<sup>er</sup> août 1899, portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage.

Règlement général du 4 août 1899 sur la police du roulage et de la circulation.

**ALLEMAGNE** : Pas de réglementation uniforme. Le Conseil fédéral, à la demande de sociétés sportives, a publié sous le titre de *Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen*, des principes de réglementation et les a présentés aux gouvernements confédérés en les priant de les introduire sur leur

---

(1) On ne rappelle ici que les dispositions principales. Pour le détail, voir les annuaires des sociétés sportives, notamment l'*Annuaire de l'Automobile-Club de Belgique pour 1907*, pp. 239 à 310.

territoire. (Voir l'arrêté du Ministre de l'Intérieur, d'accord avec le Ministre des Finances du 27 septembre 1905, concernant les mesures de police à prendre vis-à-vis des automobiles et motocyclettes.)

ANGLETERRE : *Motor-Car Act* du 14 août 1903, réformant une loi de 1896 relative aux *light locomotives* (locomotives sur route ou automobiles).

AUTRICHE : Arrêté ministériel du 27 septembre 1905.

DANEMARK : Loi du 30 mars 1906.

FRANCE : Décrets du 10 mars 1899 et du 10 septembre 1901 ; arrêté du 11 septembre 1901. Circulaires interprétatives du Ministre des Travaux publics des 10 avril 1899, 11 septembre 1901, 6 mai 1905 et 12 mars 1908.

ITALIE : Décret royal du 8 janvier 1905.

LUXEMBOURG : Arrêté grand-ducal du 24 décembre 1906 et arrêté du 27 décembre 1906 du directeur général des travaux publics (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 1907).

PAYS-BAS : Loi du 10 février 1905 entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1906.

RUSSIE : Pas de règlement spécial.

SUISSE : Règlement concordataire du 19 décembre 1903 adopté par 22 gouvernements cantonaux sur 25.

### 2<sup>o</sup> *Vitesse maxima réglementaire des automobiles.*

BELGIQUE : En rase campagne, 30 kilomètres à l'heure; dans les agglomérations, 10 kilomètres à l'heure.

ALLEMAGNE : En rase campagne, 45 kilomètres à l'heure; dans les agglomérations, 15 kilomètres environ; 6 kilomètres dans les endroits dangereux.

AUTRICHE : En rase campagne, 45 kilomètres à l'heure; 15 kilomètres dans les agglomérations.

DANEMARK : Dans la Capitale et les villes de commerce, 15 kilomètres à l'heure, environ; aux autres endroits, 30 kilomètres; sur les grandes routes du territoire de Copenhague et des villes de commerce : de jour, 30 kilomètres avec le consentement de la police, et de nuit, 15 kilomètres; aux endroits de forte circulation et là où les grandes routes sont boueuses, 7<sup>h</sup>500 à l'heure.

ESPAGNE : Sur route, 28 kilomètres à l'heure; dans les agglomérations, 12 kilomètres.

ÉTATS-UNIS : Pas de limitation générale de vitesse; à New-York, 12 kilomètres à l'heure.

FRANCE : En rase campagne, 30 kilomètres à l'heure; dans les agglomérations, 20 kilomètres. Ces vitesses peuvent être abaissées par les maires.

ANGLETERRE : Maximum de 20 milles à l'heure (32 kilomètres) sur les routes publiques; réduction facultative à 10 milles dans des endroits déterminés par des règlements faits, à la demande des autorités locales, par le Local Government Board.

Les annuaires des sociétés sportives disent :

« Allure modérée en rase campagne et très modérée dans les villes. Ne jamais atteindre une vitesse de plus de 15 kilomètres à l'heure (12 milles) même de 8 milles à l'heure si le poids de l'automobile excède 1 1/2 tonneau. »

ITALIE : En rase campagne, 45 kilomètres à l'heure le jour, 15 kilom. la nuit; 12 kilomètres dans les agglomérations. Sur la concession de circulation doit être indiqué le maximum de vitesse autorisé pour le véhicule intéressé.

LUXEMBOURG : En rase campagne, 35 kilomètres à l'heure ; allure d'un cheval au trot (10 à 12 kilom.) dans les agglomérations ; pour les courses autorisées, maximum dans les agglomérations : 20 kilomètres à l'heure.

PAYS-BAS : Pas de maximum. Liberté de vitesse sous l'entière responsabilité du conducteur. La vitesse ne doit jamais causer un danger pour la circulation.

SUÈDE ET NORWÈGE : Pas de maximum spécial.

SUISSE : Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse. Maximum : 30 kilomètres, en rase campagne ; 10 kilomètres dans les agglomérations.

### 3° *Permis de conduire.*

Il en est exigé un, notamment dans les pays suivants :

Allemagne, Angleterre, Danemark, France, Italie, Luxembourg (règlement de 1907), Pays-Bas et Suisse.

4° *Examen ou déclaration préalable du conditionnement mécanique des voitures au point de vue des garanties de sécurité, ou exigence d'un conditionnement déterminé.*

Il est imposé un examen ou exigé des conditions de ce genre dans les pays ci-après :

Allemagne, Angleterre, Autriche, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse.

## B. — RESPONSABILITÉ CIVILE DES PROPRIÉTAIRES ET CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES.

### 1° Belgique.

Le système qui régit la responsabilité civile en cas d'accident d'automobile est celui de l'article 1382 du Code civil dont les principes sont : 1° pas de responsabilité sans faute ; 2° la faute doit être prouvée ; 3° la preuve de la faute incombe au demandeur, c'est-à-dire à la victime.

Le cas fortuit ou le cas dans lequel la cause de l'accident n'a pu être déterminée, est à la charge de la victime.

Lorsque l'automobile est conduite par une personne au service du propriétaire, celui-ci est tenu de la responsabilité spéciale des *maîtres et commettants*. (Code civil, art. 1384, alinéa 3.) Le propriétaire n'est exonéré de la responsabilité qu'en prouvant que l'accident est survenu en dehors de l'exercice des fonctions du mandataire ou du préposé.

### 2° France.

Même système basé sur les mêmes articles du Code civil.

La jurisprudence française considère généralement comme une présomption suffisante de faute à charge du conducteur, le fait établi d'une contravention aux règlements sur la circulation au moment où l'accident est survenu.

### 3° Suisse.

Le système en vigueur est également fondé sur le principe de la responsabilité par faute.

Le conducteur n'a à réparer le dommage causé par l'accident que s'il est en faute et s'il a agi soit volontairement, soit par négligence ou imprudence. (C. O., art. 50.)

La preuve de la faute incombe au lésé ; s'il ne peut faire la preuve, ou s'il y a cas fortuit, ou si la cause n'a pu être déterminée, l'automobiliste est exonéré de toute responsabilité.

Lorsque la voiture est conduite par une personne au service du propriétaire, celui-ci est responsable mais non dans tous les cas : il peut être exonéré s'il prouve qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir le dommage.

La jurisprudence suisse marque une tendance analogue à celle de la jurisprudence française, d'admettre comme présomption de faute le fait de la contravention aux règlements de police sur la circulation.

### 4° Allemagne.

L'article 823, alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil allemand porte :

« Celui qui, à dessein ou par négligence, lèse illégalement la vie, le corps, la santé, la liberté, la propriété ou tout autre droit d'une autre personne, est tenu envers celle-ci de réparer le dommage causé. »

C'est encore, en somme, le système de la responsabilité par faute, comme l'institue l'article 1382 du Code Napoléon.

Les conséquences juridiques en sont celles que nous avons déjà dégagées.

Il est à noter, par contre, que le Code civil allemand consacre en plusieurs de ses articles le principe de la responsabilité par risque ou responsabilité objective, notamment en ce qui concerne les dommages causés par les animaux. L'article 833 dit, en effet : « Si un animal a donné la mort à un homme, ou a lésé son corps ou sa santé, ou endommagé une chose, celui qui détient cet animal doit réparer le dommage causé ». La jurisprudence ayant fait de cet article certaines applications trop rigoureuses, une tendance à la réaction s'est manifestée en ces tout derniers temps contre le principe exclusif de la responsabilité sans faute comme il est exposé dans le Rapport (p. 41) et dans la « Note spéciale sur les applications de la théorie du risque dans le Code civil allemand » qui constitue l'Annexe III.

### 5° Autriche.

Le Code civil autrichien (art. 1243) institue, lui aussi, le système de la responsabilité par faute.

### 6° Russie.

Le droit russe (art. 684-689 du *Svod* ou résumé de textes légaux tenant lieu de Code) consacre formellement le principe de la responsabilité objective (responsabilité par préjudice même sans faute), sauf les cas de force majeure ou d'événements qu'on n'a pu empêcher.

Le même principe est consacré par la loi de 1874 sur la responsabilité des chemins de fer et bateaux à vapeur et par le projet de nouveau Code civil russe qui va être soumis à la Domau d'État.

## OBSERVATION GÉNÉRALE.

Aucun des pays ci-dessus considérés n'a, jusqu'à présent, édicté de législation spéciale pour la responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles. Les principes appliqués à ces accidents, et que nous avons analysés, sont ceux du droit commun.

Par contre, l'Angleterre et trois pays du Nord, les trois pays scandinaves, le Danemark, la Norvège et la Suède, possèdent des textes spéciaux qui s'appliquent aux accidents d'automobile.

## 7° Angleterre.

Une notice de M. Emilien Giraud, dans l'*Annuaire de législation étrangère* de la SOCIÉTÉ DE LÉGISLATION COMPARÉE (2<sup>e</sup> série, III, 1903, pp. 18-20), fait connaître les origines et l'état de la législation anglaise sur l'automobilisme.

Nous résumons cette notice :

En Angleterre, la première tentative de législation porte exclusivement sur les règles de circulation, elle fut faite par la loi de 1896 relative aux locomotives sur route ou locomotives légères, *light locomotives* (première désignation légale des automobiles). Cette loi s'appliquait aux automobiles de 3 à 4 tonnes au maximum et limitait la vitesse à 14 milles à l'heure. Cette limite fut même abaissée à 12 milles par le règlement publié en exécution de la loi. De plus, les autorités locales se servirent, contre les automobiles, de leur droit de réglementer la circulation en général sur leurs territoires respectifs. La réglementation devint ainsi très variée et, par suite, très gênante pour les automobilistes. D'autre part, le public fit entendre de vives réclamations contre les excès et la fréquente impunité des automobilistes coupables.

La loi du 14 août 1903 (*Motor-Car Act*), eut pour but de satisfaire à ces diverses exigences. Pour protéger le public, elle créa de nouveaux délits, fixa des pénalités plus sévères et, pour rendre facile la poursuite de ces délits et l'application des peines, elle constitua une identité obligatoire à chaque machine (par l'enregistrement au Conseil de comté) et à chaque conducteur d'automobile (par la subordination de la permission de conduire à l'obtention préalable d'un brevet de conducteur délivré aussi par le Conseil de comté).

Un maximum de vitesse était prescrit, comme il est dit plus haut (voir chap. I, de la présente Annexe) avec réduction facultative dans des endroits déterminés par des règlements faits à la demande des autorités locales. Celles-ci, toutefois, ne peuvent agir d'elles-mêmes : elles n'ont que le droit de faire des propositions de règlement au Bureau du gouvernement local, lequel, grâce à cette centralisation, assure aux ordonnances la plus grande uniformité possible. Ce Bureau a aussi le droit d'augmenter, par règlement, le poids maximum de 3 à 4 tonnes prévu par la loi de 1896.

Mais ce qu'il y a de plus important à considérer, c'est la partie du *Motor-Car Act* qui règle la responsabilité des conducteurs en cas d'accident.

L'article 1<sup>er</sup> rend tout conducteur responsable des suites de son imprudence dans les termes suivants :

Toute personne qui conduit une automobile sur une route publique avec témérité et négligence, ou à une vitesse et d'une manière qui soit dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, sera coupable d'un délit en vertu du

Les pénalités sont de 20 livres d'amende pour la première fois, à 50 livres et 3 mois de prison en cas de récidive (art. 11). De plus les juges ont le droit de disqualifier le délinquant comme conducteur de *motor-car* pour le temps qui leur convient.

En cas d'accident, quelle qu'en soit la cause, le conducteur est tenu de s'arrêter sous peine d'une contravention spéciale (art. 6).

Le *Motor-Car Act* a donc un caractère réglementaire ; mais, comme le dit M. A. Colin (1), cette loi « aboutit par les dispositions de son article premier, à des conséquences tout à fait rigoureuses en ce qui touche la responsabilité des automobilistes auteurs d'accidents ».

Il est à noter que le *Motor-Car Act* ne concerne pas les automobiles à *poids lourds* (au-delà du maximum normal de 4 tonnes) ; il s'applique donc presque exclusivement à l'automobilisme *privé*.

Les *poids lourds*, les automobiles d'utilisation *industrielle*, c'est-à-dire surtout les automobiles employées au transport en commun (autobus) sont placés, pour la plupart, sous le régime des transporteurs en commun (*common carriers*). régime très sévère. « Ce qui caractérise ce régime, dit, en effet, M. A. Colin (2), c'est que le transporteur en commun *est toujours, dans tous les cas*, responsable du dommage. Son exonération ne peut être obtenue que dans deux hypothèses : l'*acte de Dieu*, c'est à-dire la catastrophe naturelle comme celle de la foudre, ou l'irruption armée d'un *ennemi public* (3). Voilà les deux seules hypothèses, bien exceptionnelles, assurément, où le transporteur, en cas de dommage survenu à la personne ou à la marchandise transportée, peut échapper à une condamnation (4) » M. Colin (5) cite ensuite le texte auquel il fait allusion dans ce commentaire et sur lequel se modèle la jurisprudence anglaise :

Un motoriste est fondé à prévoir qu'il peut rencontrer des personnes à tout point de la voie publique. Il doit, par conséquent, tenir un œil attentif sur ces personnes et exercer toujours un tel contrôle sur sa machine qu'il soit *toujours capable d'éviter de causer un préjudice à qui que ce soit* en restant toujours à même de ralentir ou même d'arrêter lorsque cela est nécessaire.

La jurisprudence anglaise aboutit donc, remarque justement M. Colin, à décider qu'en cas d'accident, « il y a faute par cela seul qu'il y a dommage ».

Ce qui est une expression concrète et très approchée de la théorie du risque ou de la responsabilité objective. On peut donc dire que, pratiquement, la théorie de la responsabilité objective ou responsabilité par préjudice est équivalement consacrée par la jurisprudence, sinon la loi anglaise, en matière d'accidents causés par des véhicules de transports en commun.

---

(1) *L'accident d'automobile et la loi*. (Paris, BUREAUX de la *Revue politique et parlementaire*, 1908), p. 15.

(2) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, p. 402.

(3) Ces hypothèses correspondent d'une manière générale à ce que nous entendons par « force majeure » opposée à « cas fortuit ».

(4) « Est-ce que cependant, ajoute M. A. Colin, l'industrie des transports en commun et la construction du matériel destiné à cette industrie ont été enrayerées, en Angleterre, par une telle législation ? Est-ce que, même, les utilisations de l'automobile pour les transports en commun n'ont pas pris, en Angleterre, pays pratique, une importance auprès de laquelle les entreprises du même genre, tentées jusqu'à présent en France, offrent la physionomie de véritables jeux d'enfants ? »

(5) *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 4, p. 415.

### 8° Danemark.

La loi danoise du 30 mars 1906 sur les automobiles est très sévère. Voici le texte des articles qui règlent la responsabilité en cas d'accident (1) :

ART. 12. — Le propriétaire (employeur) répond du fait que l'automobile soit dans l'état prescrit par la loi, notamment du fait que les freins fonctionnent avec force et sûreté, que les plaques prescrites soient en règle, et que l'automobile soit conduite par une personne apte (art. 14) et prudente.

ART. 28. — Si, par le fait d'une collision avec l'automobile ou par le fait que les chevaux des passants s'emballent effrayés par l'automobile, ou encore, si d'autres manières semblables, un préjudice est causé à des personnes ou objets dans le voisinage de l'automobile, celui qui est responsable de l'automobile sera tenu de réparer le préjudice, s'il n'est pas prouvé que le préjudicié lui-même a occasionné intentionnellement ou par grave négligence le préjudice, ou s'il résulte des circonstances que le préjudice ne pouvait être évité par l'attention et la circonspection que l'on peut demander d'un conducteur. Si celui qui a éprouvé le dommage a été frappé d'une incapacité totale ou partielle de travail, il aura droit au dédommagement résultant de la diminution permanente de sa capacité de travail. Si le blessé meurt en suite de l'accident, les personnes qu'il soutenait de son travail auront droit à une indemnité pour sa perte.

L'obligation de l'indemnisation retombe sur celui, qu'il soit le propriétaire, ou qu'il soit un employeur, qui a utilisé l'automobile pour la circulation sur les voie publique, chemin, place, etc., ou qui l'a fait utiliser à cet effet. Le conducteur peut être également rendu responsable pour la transgression des prescriptions sur la prudence dans la conduite du véhicule.

Celui qui a droit à l'indemnité peut exercer son recours sur l'automobile elle-même pour cette indemnité, qu'elle appartienne ou non à l'occupant.

### 9° Norwège.

La loi du 6 juin 1892, modifiant une loi du 15 septembre 1851, contient dans son article 58 une prescription qui délègue aux autorités de l'Etat le droit, avec l'approbation du Roi, de prendre des mesures pour la protection de la sûreté publique ou des intérêts publics et privés. En vertu de cette autorisation, il a été pris, dans la plupart des préfectures, des dispositions au sujet de l'automobilisme. Ces prescriptions sont, quant au principe, identiques et se basent sur un texte type.

L'article 23 dit :

« La responsabilité pour préjudice résultant de l'utilisation d'une automobile, incombe à son propriétaire, peu importe si la voiture est utilisée par lui-même ou par d'autres. La responsabilité des infractions aux prescriptions édictées incombe également au conducteur, si l'automobile est conduite par une autre personne que le propriétaire lui-même. »

### 10° Suède.

Loi de 1906 :

ART. 2. — Si, par suite de la circulation des automobiles, un accident se produit qui incombe à celui qui a conduit l'automobile, le propriétaire de l'automobile aura

---

(1) Voir le texte complet de cette loi dans l'*Annuaire de l'Automobile-Club de Belgique pour 1907*.

à payer des dommages-intérêts, pour autant qu'une personne ou un objet, non conduits par l'automobile, auront éprouvé un dommage, et ce, en vertu des prescriptions du Code pénal, comme s'il avait occasionné le préjudice lui-même.

ART. 3. — Si une automobile est mise à la disposition du public contre paiement, et que, dans les conditions prévues par l'article 2, un accident se produit pendant que l'automobile est ainsi employée, le propriétaire sera également tenu de réparer le préjudice occasionné à la personne transportée par l'automobile.

ART. 4. — Si l'automobile est employée sans permission, c'est l'employeur, et non pas le propriétaire, qui sera responsable du préjudice qui en résulterait.

ART. 5. — Si quelqu'un est en possession d'une automobile avec droit de l'employer, et si, lors du prêt, il a été autorisé à employer un conducteur pour l'automobile, cet employeur est responsable, comme le propriétaire, de tout préjudice occasionné par l'automobile, et le propriétaire pourra exercer son recours contre l'employeur.

Il en sera de même lorsque l'employeur aura employé l'automobile sans la dite permission, mais en prenant un autre conducteur que celui préposé par le propriétaire, et que le préjudice se sera produit pendant que le premier chauffeur conduisait la voiture.

## CHAPITRE II. — LOIS ET RÉGLEMENTS EN PROJET.

*Observation générale.* — Les lois et règlements en projet sont nombreux, tant en ce qui concerne la circulation des automobiles que la responsabilité civile ou pénale des propriétaires et conducteurs de véhicules à moteurs. Nous ne distinguerons donc plus, dans ce chapitre, les prescriptions concernant la circulation de celles qui concernent la responsabilité civile en cas d'accident.

### 1° Belgique.

1. — *Avant-projet de modification à apporter à la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 proposé par la Commission (administrative) chargée de la revision du règlement général sur la police du roulage et de la circulation (1).*

On sait qu'une Commission administrative a été chargée de préparer la revision du règlement général sur la police du roulage et de la circulation.

Voici un extrait du rapport adressé par cette Commission à M. le Ministre de l'Agriculture en date du 14 juin 1907 :

« ... La Commission a reconnu qu'elle ne pouvait faire œuvre complète, susceptible de donner satisfaction aux divers intérêts en cause, sans qu'une modification soit apportée à la loi du 1<sup>er</sup> août 1899. Cette modification aurait principalement pour objets :

» 1° De subordonner le droit de conduire un véhicule automobile à l'octroi par le Gouvernement d'un permis de circulation ;

» 2° D'autoriser les tribunaux à ordonner le retrait temporaire ou définitif du permis à tout conducteur d'automobile qui se serait rendu coupable d'une infraction à la loi ou aux règlements sur la police du roulage ;

» 3° D'autoriser le Gouvernement à refuser le permis de circulation aux personnes qui, pour des motifs à déterminer par l'arrêté royal, doivent être considérées comme

---

(1) Nous devons le texte de cet *avant-projet* et du *projet d'arrêté royal*, reproduit plus loin sous le n° 2, à une obligeante communication de M. le Ministre de l'Agriculture a. i.

ne pouvant être chargées, sans danger pour la sécurité publique, de la conduite d'un véhicule automobile ;

» 4° D'autoriser le Gouvernement à faire des règlements spéciaux ayant pour but la conservation et l'utilisation des voies routières dont il a la gestion ;

» Enfin 5° d'augmenter le maximum des peines prévues par l'article 2 de la loi précitée du 1<sup>er</sup> août 1899.

» Mais la Commission ne se dissimule pas que l'examen par les Chambres législatives de la modification projetée nécessitera un temps assez long, aussi a-t-elle cru devoir aller au plus pressé, en ne s'occupant, pour le moment, que de la révision des articles du règlement général dont l'application a donné lieu à des difficultés, c'est-à-dire des articles relatifs, en ordre principal, aux véhicules automobiles.

» C'est le résultat des études faites dans ce sens que la Commission a l'honneur de soumettre à M. le Ministre, sous forme d'arrêté royal, en le priant, si ce travail lui agréé, de bien vouloir le communiquer à l'examen de son collègue M. le Ministre des Travaux publics.... »

2. — *Projet d'arrêté royal portant révision du règlement général du 4 août 1899 sur la police du roulage*, élaboré par la Commission administrative chargée de cette révision. (Voir ci-dessus n° 1.)

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 ayant pour objet la police du roulage et de la circulation ;

Revu Notre arrêté du 4 août 1899 portant règlement sur la matière ;

Considérant que l'expérience a démontré la nécessité de modifier certaines prescriptions de cet arrêté ;

Vu les avis des Députations permanentes des Conseils provinciaux ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et de Notre Ministre des Travaux publics ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions du second alinéa du 3° de l'article 1<sup>er</sup> de Notre arrêté précité du 4 août 1899 sont remplacées par les prescriptions suivantes :

Tout véhicule automobile circulant sur les voies publiques doit être pourvu d'un numéro d'ordre qui sera indiqué au propriétaire, à sa demande, et sur production d'une pièce d'identité délivrée par l'Administration communale du lieu du domicile du demandeur, par le Gouverneur de la province où se trouve ce domicile.

En notifiant au propriétaire d'automobile le numéro d'ordre qui est assigné à son véhicule, le Gouverneur lui délivrera un certificat d'inscription au registre matricule. Le conducteur sera tenu de présenter ce certificat à toute réquisition des agents chargés de la police du roulage et de la circulation.

Le numéro d'ordre sera reproduit, par les soins du propriétaire, d'une manière apparente et lisible, en chiffres blancs sur fond noir, soit sur les faces antérieures et postérieures du véhicule, soit sur des plaques fixées en évidence, tant à l'avant qu'à l'arrière de la voiture. Ces inscriptions seront placées à 30 centimètres, au moins, du sol.

Les motocycles à deux ou à trois roues ne porteront de numéro qu'à l'avant.

Les dimensions minima des chiffres sont fixées comme suit :

Hauteur, 10 centimètres ;

Largeur, 6 centimètres (sauf pour le chiffre 1) ;

Épaisseur uniforme du trait, 15 millimètres ;

Chiffres espacés de 35 millimètres.

Pour les numéros des motocycles à deux ou à trois roues, ces dimensions pourront être réduites comme suit :

- Hauteur, 7 centimètres;
- Largeur, 4 centimètres (sauf pour le chiffre 1);
- Épaisseur uniforme du trait, 10 millimètres;
- Chiffres espacés de 25 millimètres.

Les numéros seront soulignés sur toute leur longueur d'un trait blanc de 15 millimètres d'épaisseur, traé parallèlement au bord inférieur des chiffres du numéro et à 30 millimètres de ce bord.

Il est strictement interdit d'apposer d'une manière apparente sur les véhicules automobiles et les motocycles à 2 et à 3 roues tout autre numéro que le numéro d'ordre délivré dans les conditions définies ci-dessus.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les véhicules automobiles venant de l'étranger et non pourvus de ce numéro d'ordre pourront circuler en Belgique munis seulement de la marque distinctive qui leur a été assignée par l'autorité compétente de leurs pays d'origine, à l'exclusion de toute autre marque distinctive ou de tout numéro d'ordre apparent. Le conducteur est tenu de faire enregistrer cette marque à son entrée en Belgique au bureau des douanes frontière.

L'enregistrement ne pourra avoir lieu que sur la production de pièces établissant les droits de propriété sur le véhicule ainsi que l'identité du conducteur.

Le bureau des douanes délivrera séance tenante, contre paiement d'une somme de 2 francs un duplicata de l'acte d'enregistrement que le conducteur est tenu de présenter à toute réquisition des agents chargés de la police du roulage et de la circulation.

ART. 2. — Les §§ 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> sont modifiés comme suit :

4<sup>o</sup> Depuis la chute du jour jusqu'au matin, tout véhicule ordinaire sera éclairé par au moins une lanterne projetant la lumière tant dans le sens de la marche que vers l'arrière ; les véhicules automobiles seront éclairés à l'avant par au moins deux lanternes projetant la lumière dans le sens de la marche, et à l'arrière, par un dispositif qui permette de lire facilement le numéro matricule inscrit comme il est dit au 3<sup>o</sup> ci-dessus.

Les motocycles à deux ou à trois roues ne doivent être éclairés que par une seule lanterne projetant la lumière dans le sens de la marche.

Dans la traversée des agglomérations, il est interdit de faire usage de lanternes-phares, à moins que les feux n'en soient mis en veilleuses ou que leur éclat ne soit convenablement atténué.

5<sup>o</sup> Les véhicules automobiles et les vélocipèdes doivent être munis d'un appareil avertisseur consistant :

- a) Pour les voitures automobiles, en une trompe à ton grave dont le son puisse être entendu à 100 mètres au moins ;
- b) Pour les motocycles en une trompe à ton aigu dont le son puisse être entendu à 100 mètres au moins ;
- c) Pour les vélocipèdes, en un grelot ou en un timbre, dit « à roulette » dont le son puisse être entendu à 50 mètres au moins.

Il ne peut être fait usage pour les véhicules d'une de ces trois catégories d'appareil avertisseur autre que celui dont il doit être muni en vertu des dispositions qui précèdent.

Toutefois, les voitures automobiles peuvent être pourvues d'un sifflet ou d'une trompette à trois tons dont l'usage n'est autorisé qu'en dehors des agglomérations.

Tout conducteur d'un véhicule automobile est tenu de faire fonctionner l'appareil avertisseur à l'approche des piétons, des bêtes de trait, de charge ou de monture, des bestiaux et des troupeaux d'autres animaux (oies, etc.), ainsi qu'à l'approche des croisements et des tournants des rues et des routes.

ART. 3. — Les dispositions suivantes sont ajoutées à l'article 1<sup>er</sup> du règlement du 4 août 1899 :

« 8<sup>o</sup> Il est interdit de faire circuler des véhicules automobiles dont le fonctionnement

serait incommode à raison du bruit, du dégagement de vapeurs ou de fumée ou de toutes autres causes ;

9° Nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'est âgé de 18 ans accomplis.

ART. 4. — L'article 10 est complété comme suit :

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, la circulation des motocyclettes est autorisée sur les trottoirs et les accotements cyclables de 1<sup>m</sup>,75 et plus de largeur utile.

ART 5. — Les prescriptions de l'article 16 sont remplacées par les dispositions suivantes :

» La vitesse de marche des véhicules automobiles ne peut jamais être supérieure : en rase campagne, à 45 kilomètres à l'heure, et dans la traversée des agglomérations, à 18 kilomètres à l'heure. »

ART. 6. — Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 19 :

« A la rencontre d'un obstacle quelconque, à moins d'impossibilité matérielle, le conducteur d'un véhicule doit réserver à la circulation, entre cet obstacle et la partie la plus saillante de son véhicule, un espace libre d'au moins un mètre. »

ART. 7. — L'article 29 est complété comme suit :

« A moins de disposition contraire stipulée soit par les lois, soit par les règlements organiques des services publics, les agents précités prêteront le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1834, entre les mains du juge de paix du ressort du lieu de leur résidence. »

ART. 8. — Les dispositions qui précèdent ne seront applicables que trois mois après la publication au *Moniteur* du présent arrêté dont l'exécution est confiée à Notre Ministre de l'Agriculture et à Notre Ministre des Travaux publics, chacun en ce qui le concerne.

Donné à . . . . .

Par le Roi :

*Le Ministre de l'Agriculture,*

*Le Ministre des Travaux publics,*

3. — *Proposition de loi sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles*, présentée au Sénat par MM. P. Harrez, E. Keesen, Arm. Libiouille, Aug. Lambiotte, le 26 décembre 1905. (Voir les développements de cette proposition aux *Doc. parlem.*, Sénat de Belgique, séance du 26 décembre 1905, n° 12.)

ARTICLE PREMIER. — Les pénalités comminées par les règlements de police en cas de contravention commise par les conducteurs de voitures automobiles, de même que celles édictées par les articles 418 à 420 du Code pénal, seront applicables à ceux qui font usage de ces voitures non seulement quand ils les auront conduites et dirigées eux-mêmes, mais aussi lorsque les contraventions ou faits délictueux auront été commis par un conducteur à leur service ou sur lequel ils ont autorité.

La responsabilité, du chef des infractions ci-dessus, a lieu à moins qu'il ne soit prouvé que les personnes visées n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

ART. 2. — Est nulle toute clause d'assurance ayant pour objet d'affranchir les propriétaires, locataires ou occupants de voitures automobiles de la responsabilité civile des accidents ayant entraîné une condamnation correctionnelle ou de simple police.

4. — *Proposition relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles présentée au Sénat par MM. Ch. Magnette, P. Hanrez, A. Flechet et E. Keesen, le 13 novembre 1906. (Voir les développements de cette proposition aux Doc. parlem., Sénat de Belgique, séance du 13 novembre 1906, n° 5.)*

ARTICLE PREMIER. — Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la faute du conducteur.

Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée.

Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civilement responsable.

ART. 2. — Les indemnités dues du chef d'accidents prévus au § 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup> seront portées au double.

ART. 3. — Toute condamnation du chef d'un accident prévu à l'article 1<sup>er</sup>, § I, entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant un délai d'une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années qui prendront cours le jour où la condamnation a été prononcée.

Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive.

Toute contravention à l'interdiction ci-dessus édictée sera punie d'une amende de 26 francs à 3,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à deux ans ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive, l'emprisonnement sera toujours prononcé. En cas de seconde récidive, s'il y a eu mort d'homme ou blessures causées à la victime, la confiscation du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux.

En ce qui concerne la détention des véhicules automobiles visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants et domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée, habitant avec elle, seront considérés comme personnes interposées.

ART. 4. — Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à charge d'une caisse commune d'assurances, qui sera alimentée : 1<sup>o</sup> par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de cinq pour cent du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints ; 2<sup>o</sup> par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus.

L'État aura la gestion de cette caisse et la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seront réclamées.

ART. 5. — Le Gouvernement est chargé de prendre les mesures d'exécution qui seront nécessaires.

5. — *Avant-projet de règlement soumis à M. le Ministre des Travaux publics par l'Automobile-Club de Belgique.*

1. Aucune personne ne pourra conduire une voiture-automobile sans être munie d'un permis de conduire.

2. Ce permis sera délivré par l'Administration, après que le postulant aura obtenu un brevet de capacité, délivré par une Commission spéciale, constituée à cet effet par la présente loi.

3. A côté du ou des délégués de l'Administration, cette Commission comprendra de droit deux membres délégués officiellement par l'Automobile-Club de Belgique.

4. Cette Commission ne délivrera le brevet de capacité, qu'après avoir fait subir aux récipiendaires un examen sérieux portant sur toutes les qualités, tant d'habileté à conduire que de sang-froid et de prudence, nécessaires.

Elle n'accordera le brevet de capacité qu'aux personnes âgées au moins de 18 ans et justifiant d'un certificat de moralité.

5, Le permis de conduire pourra être retiré, pour un délai qui ne dépassera pas un mois, en cas de condamnation infligée à un chauffeur pour ivresse alors qu'il conduisait une voiture automobile.

Le permis de conduire pourra aussi être retiré par l'autorité judiciaire, pour un délai qui ne dépassera pas six mois, après une condamnation pénale, du chef d'un accident causé aux personnes par l'imprudence du chauffeur.

Le permis pourra être retiré même, le cas échéant, pour un délai plus long, en cas de condamnation prononcée contre l'auteur d'un accident causé aux personnes, lequel n'aurait pas lui-même avisé de l'accident l'autorité civile ou judiciaire dans un délai de vingt-quatre heures.

## 2° France.

### *Note préliminaire.*

Les nombreux accidents de course et de simple circulation automobile qui se sont produits en France en ces dernières années, ont provoqué de multiples interventions parlementaires.

Avant de reproduire le texte des divers projets et propositions qui ont été déposés sur le bureau des Chambres françaises, il ne sera pas inutile, pour montrer l'importance prise dans ce pays par le mouvement d'opinion contre les excès de l'automobilisme, de donner une liste chronologique de ces interventions :

- 24 octobre 1901 : Proposition de loi G. Chastenet;
- 20 décembre 1901 : Vote de cette proposition, par la Chambre ;
- 28 mars 1902 : Vote de cette proposition amendée par le Sénat;
- 29 mai 1903 : Interpellation de Launay, au Sénat ;
- 19 juin 1903 : Dépôt d'un rapport tendant à la nomination d'une Commission extraparlamentaire de 70 membres pour préparer la solution des questions de circulation;
- Décret instituant cette Commission ;
- 7 novembre 1905 : Interpellation Gomot, au Sénat, à la suite de la mort accidentelle d'un haut fonctionnaire, M. Juttet, tué par une automobile ;
- 2 juillet 1906 : Nouvelle proposition G. Chastenet (Chambre);
- 12 novembre 1906 : Proposition Jean Grillon (Chambre);
- 26 novembre 1906 : Proposition Maurice Raynaud et Jean Codet (Chambre);
- 5 décembre 1906 : Proposition Bernard et Dauthy (Chambre);
- 8 décembre 1907 : Discussion d'un amendement Messimy et consorts à la loi de finances de 1908 ;
- 10 février 1908 : Proposition René Besnard (Chambre);
- 24 février 1908 : Vote de la proposition G. Chastenet, amendée par le Sénat;
- 12 mars 1908 : Projet de loi Barthou-Briand-Clémenceau.

\* \* \*

1. — *Proposition de loi tendant à établir, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs d'automobiles et autres véhicules, présentée à la Chambre des Députés par M. Guillaume Chastenet, le 24 octobre 1901. (Cfr. Doc. parlem., Chambre des Députés, séance du 25 juin 1907, Annexe n° 1902, p. 921, 3° col.) :*

ARTICLE UNIQUE. — Tout conducteur de voiture automobile ou d'un véhicule quelconque qui, après un accident auquel il aura concouru, ne se sera pas arrêté et aura essayé d'échapper, par sa vitesse, à la responsabilité pénale ou simplement civile

qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Il pourra être fait application de l'article 463 du Code pénal.

Cette proposition, votée par la Chambre des Députés, a été amendée par le Sénat dans sa séance du 28 mars 1902, et renvoyée à la Chambre dans le texte suivant (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre des Députés, séance du 25 juin 1907, Annexe n° 1092, p. 921, 3<sup>e</sup> col.) :

ARTICLE PREMIER. — Les articles 320, 475, 476, 479 et 480 du Code pénal sont modifiés ainsi qu'il suit :

« ART. 320. — S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 100 francs ou de l'une de ces peines seulement.

» Paragraphe nouveau. — Dans les cas prévus par l'article 319 et le § 1<sup>er</sup> du présent article, la peine sera portée au double à l'égard de tout conducteur de véhicule quelconque, de tout cavalier qui, après un accident auquel il aura concouru, aura tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité qui en est résultée. »

ART. 475. — Seront punis d'amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclus :

- 1° . . . . .
- 2° . . . . .
- 3° . . . . .
- 4° . . . . .

§ 2 (nouveau). — Ceux qui, propriétaires ou conducteurs de voitures à traction mécanique, contreviendront aux lois, décrets et règlements relatifs aux plaques d'identité et aux numéros d'ordre dont ces voitures doivent être pourvues.

Ceux qui contreviendront aux dispositions des ordonnances et règlements ayant pour objet :

- La solidité des voitures publiques ;
- Leur poids ;
- Le mode de chargement ;
- Le nombre et la sûreté des voyageurs ;
- L'indication, dans l'intérieur des voitures, des places qu'elles contiennent et du prix des places ;
- L'indication, à l'extérieur, du nom du propriétaire.

ART. 476. — Pourra, suivant les circonstances, être prononcé, outre l'amende portée en l'article précédent, l'emprisonnement pendant trois jours au plus contre les rouliers, charretiers, voituriers et conducteurs en contravention ; contre ceux qui auront contrevenu aux règlements ayant pour objet soit la rapidité, la mauvaise direction ou le chargement des voitures ou des animaux, soit la solidité des voitures publiques, leur poids, le mode de leur chargement, le nombre et la sûreté des voyageurs ; contre les propriétaires ou conducteurs de voiture dans les cas prévus par le paragraphe 2 du 4<sup>o</sup> de l'article 475 ; contre les vendeurs et débitants de boissons falsifiées ; contre ceux qui auraient jeté des corps durs ou des immondiés.

ART. 479. — Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement :

- 1° . . . . .
- 2° . . . . .

« 13° Tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier qui auront, à la suite d'un fait dommageable auquel ils auront concouru, tenté de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'ils pourront avoir encourue. »

ART. 480. — Pourra, selon les circonstances, être prononcée la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus :

1° Contre ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui dans les cas prévus par les paragraphes 2 et 3 du précédent article.

« 6° Contre ceux qui auront contrevenu aux dispositions du 13° du précédent article.

« ART. 2 (nouveau). — Toute voiture automobile, quelle que soit sa vitesse, sera pourvue d'un numéro dans les conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique. »

« ART. 3 (nouveau). — Le texte de la présente loi sera affiché dans tous les magasins de vente de véhicules automobiles ou de vélocipèdes. Toute contravention au présent article sera réprimée par les peines prévues à l'article 475 du Code pénal. »

La proposition ainsi amendée dormit sur le bureau de la Chambre jusqu'en 1906.

Le 8 juillet 1906, son auteur la reprit et lui donna la rédaction nouvelle ci-après. (Cfr. *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 3, p. 318) :

ARTICLE UNIQUE. — Tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier qui, à la suite d'un fait dommageable auquel il a concouru, aurait tenté d'échapper, par la fuite, à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison ou d'une amende de 16 à 500 francs.

Il ne pourra, quant à la peine, être fait application de l'article 365 du Code pénal, mais l'article 463 du même Code pourra être appliqué.

Puis, dans l'intention de faire aboutir plus promptement la réforme, il se rallia à l'idée d'accepter plutôt le texte amendé par le Sénat, en l'amendant de nouveau, de manière à en écarter toutes les dispositions d'ordre réglementaire dont le Gouvernement avait, dans l'intervalle, confié la préparation à une Commission extraparlamentaire.

La proposition de loi, ainsi amendée, a été votée par la Commission de la réforme judiciaire de la Chambre des Députés, dans le texte suivant. (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre des Députés, séance du 25 juin 1907, Annexe 1092 p. 922, 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> colonnes) :

ARTICLE UNIQUE. — Les articles 320, 479, 480 du code pénal sont modifiés ainsi qu'il suit :

ART. 320. — S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs ou de l'une de ces peines seulement.

« Paragraphe nouveau. — Dans les cas prévus par l'article 819 et le paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, la peine sera portée au double à l'égard de tout conducteur de véhicule quelconque, de tout cavalier qui, après un accident auquel il aura concouru, aura tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité qui en est résultée. »

ART. 479. — Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement :

- 1° . . . . .
- 2° . . . . .

13° (nouveau). — Tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier, qui auront, à la suite d'un fait dommageable auquel ils auront concouru, tenté de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'ils pourront avoir encourue. »

ART. 480. — Pourra, selon les circonstances, être prononcée la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus : 1° contre ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui dans les cas prévus par les paragraphes 2 et 3 du présent article.

6° Contre ceux qui auront contrevenu aux dispositions du 13° du précédent article. »

Le rapport de la Commission judiciaire de la Chambre des Députés, sur toutes ces propositions de loi, a été déposé par M. G. Chastenet dans la séance du 25 juin 1907.

Finalement la Chambre des Députés, se ralliant aux idées qui avaient prévalu au Sénat, a voté le texte suivant dans sa séance du 24 février 1908 :

ARTICLE UNIQUE. — Tout conducteur de véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs à 500 francs sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi.

2. — *Proposition de loi ayant pour objet, en cas d'accident grave occasionné par une voiture automobile du fait de son conducteur, d'ordonner la saisie et la vente de la voiture en garantie de toutes condamnations pécuniaires ou pénales prononcées contre l'auteur de l'accident, son commettant ou son préposé*, présentée par MM. Jean Grillon, Mathis, le Comte d'Alsace, Prince d'Hénin, Schmidt, Gustave Chapuis, Fleurent, députés, le 12 novembre 1906.

Renvoyée à la Commission de la réforme judiciaire et de la législation civile et criminelle. (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre, Annexe n° 419, séance du 12 novembre 1906, p. 113, 3<sup>e</sup> col.) :

ARTICLE UNIQUE. — Toute voiture automobile ayant occasionné, par la seule faute de son conducteur, un accident mortel ou grave entraînant une infirmité permanente, sera saisie d'autorité de justice.

Le tribunal en ordonnera la vente.

Le prix en sera affecté par privilège à la réparation de toutes condamnations en dommages-intérêts au profit de la victime, et garantira ensuite le paiement de tous frais de justice et amendes encourus par l'auteur de l'accident, son commettant ou employeur, le tout sans préjudice des responsabilités pénales ou civiles de droit commun.

3. — *Proposition de loi concernant les conducteurs de voitures automobiles* présentée par MM. Maurice Raynaud et Jean Codet, députés, le 26 novembre 1906, renvoyée à la Commission de la réforme judiciaire et de la législation civile et criminelle (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre des Députés, annexe 470, séance du 26 novembre 1906, p. 160, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> colonnes) :

ARTICLE PREMIER. — Tout individu de l'un ou l'autre sexe, âgé de 18 ans au moins,

pourra se faire délivrer un permis de conduire un véhicule automobile, à la charge par lui de justifier auprès de l'autorité administrative :

1° S'il est mineur non émancipé, de l'autorisation des personnes sous l'administration desquelles il est placé ;

2° S'il est émancipé, de l'assistance de son curateur ;

3° D'un certificat de bonnes vie et mœurs délivré par l'autorité compétente ;

4° D'un certificat médical constatant que l'impétrant jouit d'une vue et d'une santé normales ;

5° D'un certificat délivré, soit par un ingénieur des mines, à ce délégué, soit par une association sportive à ce autorisée ;

6° D'une quittance à souche, délivrée par le percepteur de son domicile, des sommes déterminées par l'article 2 de la présente loi.

ART. 2. — Ce permis est valable pour un an.

Il sera perçu à l'occasion de sa délivrance les sommes suivantes qui seront attribuées, dans la proportion d'un tiers à la commune et de deux tiers à l'Etat ;

1° 6 francs pour les permis de conduire une motocyclette, un tricycle ou un quadricycle ;

2° 30 francs pour les permis de conduire des voitures.

Cette perception sera abaissée à 6 francs pour les conducteurs d'automobiles faisant profession de chauffeurs-mécaniciens.

Le permis contiendra le signalement de son bénéficiaire.

Il devra être représenté à toute réquisition des agents de l'autorité ; en cas de perte, il pourra être délivré un duplicata contre perception de fr. 1,50 pour les permis taxés à 6 francs et de 6 francs pour les autres.

En cas de non représentation du permis aux agents de l'autorité, le bénéficiaire sera passible des peines édictées aux articles 475 et 478 du Code pénal, et à défaut de représentation du dit permis au tribunal de simple police, le bénéficiaire sera en outre puni d'une suspension du droit de conduire pendant un délai de huit jours à un mois. Le jugement sera exécutoire par provision, nonobstant opposition, appel ou pourvoi en cassation. En ce qui concerne la suspension, le délai de suspension courra du jour de la décision si elle est contradictoire, du jour de la signification à personne ou domicile, si elle est par défaut. La durée de la suspension sera doublée en cas de récidive dans le délai d'un an.

ART. 3. — Tout conducteur d'automobile qui aura encouru trois condamnations dans l'espace d'une année pour excès de vitesse, ou une seule condamnation pour accident causé par son imprudence, sera également condamné par le tribunal à une suspension du droit de conduire pendant un délai d'un mois au moins et de six mois ou plus, sans préjudice des autres condamnations à la prison, l'amende et des dommages-intérêts dont il serait passible en vertu des lois antérieures.

Cette condamnation sera prononcée par le tribunal qui aura à connaître de la contravention ou du délit, et dans le même jugement si possible.

Les délais de suspension commenceront à courir du jour où la condamnation sera devenue définitive, soit par l'expiration des délais d'opposition ou d'appel, soit par le prononcé de l'arrêt définitif, le pourvoi en cassation n'étant pas d'ailleurs suspensif.

La durée de la suspension devra être doublée en cas de récidive dans le délai d'un an, c'est-à-dire à la quatrième condamnation dans le délai pour excès de vitesse, ou à la seconde pour imprudence.

Tout conducteur qui aura subi, dans l'espace de trois ans, deux suspensions du droit de conduire devra en être privé d'une manière absolue et définitive.

ART. 4. — Toute personne qui conduira une voiture automobile alors qu'elle se trouve dans la période de suspension, devra être privée, d'une manière absolue et définitive de ce droit, et sera en outre, par la même décision, condamnée à une amende de deux cents à cinq cents francs et à un emprisonnement de six mois à un an.

Il en sera de même de celui qui conduira une voiture alors que l'un ou l'autre des certificats prévus par les n<sup>os</sup> 3 et 5 de l'article 1<sup>er</sup> lui auraient été refusés.

En cas de récidive dans le délai d'un an, les peines d'amende et d'emprisonnement seront doublées.

ART. 5. — Les mêmes peines seront appliquées au propriétaire de la voiture ne condui-

sant pas lui-même son véhicule, si du moins il se trouve dans la voiture quand les infractions à la loi auront été commises.

Si la suspension est temporaire, le jugement pourra ordonner la séquestration de la voiture aux frais du propriétaire pendant le temps de cette suspension.

Si le tribunal prononce la suppression définitive du droit de conduire pour le propriétaire, il devra ordonner en même temps la saisie et la vente du véhicule aux enchères.

Le tribunal devra prononcer la suppression définitive du droit de conduire et ordonner la saisie et la vente du véhicule, si, la suspension n'étant que temporaire, le véhicule est trouvé sur la voie publique pendant le temps de cette suspension.

Tout véhicule qui, appartenant à un propriétaire privé du droit de conduire d'une façon définitive, se trouvera sur la voie publique, devra être immédiatement saisi et vendu aux enchères.

ART. 6. — Tout propriétaire d'automobile devra s'assurer que le conducteur qu'il emploie a bien un permis de conduire ; il lui sera délivré à cet effet un duplicata du dit permis.

Tout propriétaire d'automobile qui aura employé sciemment un conducteur privé du droit de conduire sera puni des peines édictées à l'article 4.

ART. 7. — La loi de sursis sera applicable aux infractions de la présente loi.

Le pourvoi en cassation ne sera pas suspensif en ce qui concerne la mise à exécution des décisions emportant privation temporaire ou définitive du permis de conduire.

ART. 8. — L'article 463 du Code pénal sera applicable à toutes les infractions prévues par la présente loi.

ART. 9. — L'inculpé pourra toujours se faire représenter par mandataire devant les diverses juridictions.

4. — *Proposition de loi ayant pour objet de compléter et de modifier l'article 1386 du Code civil et relative à la responsabilité des propriétaires d'automobiles*, présentée par MM. René Besnard et Dauthy, députés, le 5 décembre 1906.

Renvoyée à la Commission de la réforme judiciaire et de la législation civile et criminelle (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre des Députés, annexe 522, séance 5 décembre 1906, p. 236. 1<sup>re</sup> colonne) :

ARTICLE UNIQUE. — L'article 1386 du Code civil est modifié ainsi qu'il suit :

ART. 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

Le propriétaire d'un véhicule automobile est, dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.

5. — *Articles additionnels à la loi de finances de 1908*, présentés par MM. Messimy, Bérard, M. Colin, députés, d'accord avec 90 de leurs collègues, et discutés dans la séance de la Chambre des députés du 8 décembre 1907 :

ART. 11. — Les plaques d'identité portant le numéro d'ordre attribué aux automobiles par le service des mines devront être plombées sur le châssis et estampillées chaque année par les soins du préfet qui a délivré le récépissé de déclaration.

Chaque opération d'estampillage donne droit à la perception d'un droit fixe de 5 francs.

Toute dissimulation ou tentative de dissimulation de la plaque d'identité est passible à la fois d'une amende de 50 à 200 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois.

Les mêmes pénalités peuvent être appliquées dans les cas où, pendant la nuit, des plaques d'identité ne seraient pas ou seraient insuffisamment éclairées.

ART. 12. — La remise du récépissé de la déclaration de mise en circulation d'une automobile donne lieu à la perception d'un droit de 8 francs par cheval.

Le droit est réduit de moitié pour les automobiles affectées exclusivement au commerce ou à l'industrie, ainsi que pour les automobiles ne pouvant marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

Sont dispensées de tout droit :

1° Les automobiles affectées à un service public exploité directement par l'Etat, le département ou la commune ;

2° Les automobiles appartenant à des docteurs en médecine français et utilisées par eux pour l'exercice de leur profession, lorsqu'elles ne peuvent marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

Les droits ainsi perçus sont versés dans une caisse de secours départementale administrée par le préfet et chargée d'allouer des secours, sur l'avis de la Commission départementale, aux victimes d'accidents ou dommages causés par les automobiles et dont les auteurs seraient restés inconnus.

Un décret rendu en forme de règlement d'administration publique déterminera le mode de fonctionnement des caisses de secours, ainsi que la justification à fournir par les intéressés à l'appui d'une demande de secours.

ART. 13. — Il est institué au Ministère des Travaux publics (direction des routes, de la navigation et des mines) un « Casier central automobiliste ».

Toute personne ayant obtenu un certificat de capacité est inscrite sur un bulletin spécial de ce casier sous un numéro d'ordre reproduit par le certificat.

Ce bulletin reçoit la mention des condamnations encourues par le titulaire devant les tribunaux de simple police ou de police correctionnelle, ainsi que celle du retrait du certificat de capacité prononcé en exécution de l'article 32 du décret du 10 mars 1890.

Les préfets saisis d'une demande de certificat de capacité délivrent aux impétrants, après l'avis favorable du service des mines, un certificat provisoire valable pour trente jours. Le certificat définitif est délivré par le Ministre des Travaux publics, sur la communication de la demande faite par le préfet et après référence au « Casier central automobiliste ».

Les greffiers des tribunaux correctionnels et de simple police sont tenus d'adresser au « Casier central automobiliste » avis des condamnations encourues dans les trois jours suivant la condamnation.

La Commission ayant disjoint l'art. 12 et adopté les art. 11 et 13, ceux-ci vinrent en discussion le 8 décembre 1907. M. Barthou, Ministre des Travaux publics, demanda à la Chambre d'ajourner, à raison de certaines corrections de forme, l'adoption des articles de l'amendement Messimy. Il ajouta que le Gouvernement prenait l'engagement d'introduire ces articles dans un décret qu'il rendrait avant le 15 janvier et annonça l'intention de déposer, dans le même délai, un projet de loi spécial, relatif à la circulation des automobiles. M. Messimy, prenant acte de cet engagement, se rallia à la proposition du Ministre, qui fut adoptée.

Le 12 mars 1908, le Gouvernement français a donné suite à la promesse faite à M. Messimy et à ses amis. Nous lisons, en effet, dans le *Temps* du 13 mars 1908 la note suivante :

« Le Ministre des travaux publics a été autorisé à déposer un projet de loi tendant à assurer

plus efficacement la police de la circulation des automobiles et la répression des délits commis par les conducteurs de ces voitures.

Ce projet transmet de l'autorité préfectorale à l'autorité judiciaire le droit de prononcer le retrait du permis de conduire, en cas d'infraction aux lois et décrets applicables en matière de circulation automobile.

Le coupable, s'il est passible d'une peine de trois jours d'emprisonnement au moins, pourra, que cette peine soit prononcée ou non, être privé par l'arrêt ou le jugement du droit de conduire pendant une durée de huit jours à deux mois.

L'interdiction pourra être prononcée pour une durée de deux mois à un an, en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal (homicides, blessures ou coups involontaires).

Il est constitué au ministère des travaux publics un casier automobiliste qui recevra les bulletins constatant les privations du droit de conduire.

Enfin, les contraventions aux décrets portant règlement sur la circulation des automobiles pourront être constatées par les autorités dénommées à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, ainsi que par les ingénieurs et contrôleurs des mines.

Le projet est complété :

1° Par un projet de décret soumis au Conseil d'Etat par le président du Conseil et le Ministre des travaux publics, et qui a pour objet d'imposer l'affichage à demeure et d'une manière très apparente sur une partie déterminée du véhicule du récépissé de déclaration ;

2° Par un arrêté du Ministre des travaux publics qui paraîtra demain au *Journal officiel* et qui prescrit des dispositions spéciales, soit pour obtenir la fixité des plaques d'identité et empêcher ainsi certaines fraudes, soit pour assurer dès la chute du jour et pendant la nuit la visibilité du numéro ».

L'arrêté ministériel en question, daté du 12 mars 1908, a paru à l'*Officiel* du 13 mars 1908. Quant au projet de loi, il a été déposé dans la séance du 12 mars 1908 ; le texte s'en trouve reproduit ci-après sous le n° 6.

6. — *Projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création du casier automobiliste*, présenté au nom de M. Armand Fallières, Président de la République française, par MM. G. Clémenceau, Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur ; Louis Barthou, Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, et Aristide Briand, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et des Cultes, le 12 mars 1908.

Renvoyé à la Commission des Travaux publics, des Chemins de fer et des Voies de communication (Cfr. *Doc. parlam.*, Chambre des Députés, n° 1574, séance du 12 mars 1908).

ARTICLE PREMIER. — En cas d'infraction aux lois et décrets applicables en matière de circulation automobile, le coupable, s'il est passible d'une peine d'emprisonnement de trois jours au moins, pourra, que cette peine soit prononcée ou non, être privé, suivant les circonstances, par l'arrêt ou le jugement, du droit de conduire un véhicule automobile pendant une durée de huit jours à deux mois.

L'interdiction pourra être prononcée pour une durée de deux mois à un an, en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal.

S'il a été délivré au condamné un certificat de capacité, en vertu des décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, ce certificat demeurera, pendant toute la durée de l'interdiction, déposé au greffe de la juridiction qui aura prononcé la condamnation.

Le condamné devra effectuer le dépôt dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la

condamnation sera devenue définitive, faute de quoi il sera puni de six à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de seize francs (16 fr.) à deux cents francs (200 fr.).

Il sera passible des mêmes peines dans le cas où il conduirait un véhicule automobile pendant la période d'interdiction.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par les deux paragraphes qui précèdent.

ART. 2. — Les contraventions aux décrets portant règlement sur la circulation des automobiles sont constatées par les autorités dénommées à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage, ainsi que par les ingénieurs et contrôleurs des mines.

ART. 3. — Il est institué au Ministère des Travaux publics un casier automobiliste. Ce casier reçoit les bulletins constatant la privation du droit de conduire.

ART. 4. — Toute demande de certificat de capacité institué par les décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, doit être accompagnée d'un extrait du casier automobiliste.

Cet extrait ne peut être réclamé que par la personne qu'il concerne, les magistrats du parquet et de l'instruction, et les officiers du ministère public près les tribunaux de simple police.

ART. 5. — Les greffiers des cours et tribunaux correctionnels et de simple police, dans la huitaine à partir du jour où les condamnations portant privation du droit de conduire sont devenues définitives, sont tenus d'adresser au Ministère des Travaux publics (service du casier automobiliste) avis de ces condamnations sous forme de bulletins.

Le délai de huitaine pour les décisions par défaut court du jour où elles ne peuvent plus être attaquées par la voie de l'appel ou du pourvoi en cassation.

ART. 6. — Un règlement d'administration publique déterminera les droits alloués aux greffiers pour la rédaction et l'envoi des bulletins, ainsi que toutes mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

7. — *Proposition de loi sur la compétence des tribunaux en matière d'accidents d'automobile*, présentée par M. René Besnard, député, le 10 février 1908.

Renvoyée à la Commission de la réforme judiciaire et de la législation civile et criminelle (Cfr. *Doc. parlem.*, Chambre des Députés, n° 1503, séance du 13 février 1908.)

ARTICLE UNIQUE. — L'article 59 du Code de procédure civile est ainsi complété et modifié :

« Toute action résultant de la responsabilité civile d'un conducteur ou d'un propriétaire d'automobile, à raison d'un accident causé par le véhicule qu'il conduit ou qui lui appartient, sera portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident. »

8. — *Avant-projet de loi relatif à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles* préparé et discuté par la *Société d'études législatives* (projet A. Colin).

Texte proposé par la Commission de la Société d'études législatives, (Cfr. *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n° 2, pp. 222 et 223) :

ARTICLE PREMIER. — Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou

de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

ART. 2. — Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre eux conformément aux règles du droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1<sup>er</sup>, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par un préposé.

ART. 3. — A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et, dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un fonds spécial de garantie, dont elle assure la gestion.

ART. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

1<sup>o</sup> Des amendes prononcées en vertu de l'article 8;

2<sup>o</sup> D'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire de véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration;

3<sup>o</sup> De centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe automobile.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

ART. 5. — La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurance, sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

ART. 6. — Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident, est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile, sous peine d'une amende de 18 à 300 francs.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

ART. 7. — Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontre entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents ou dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.

ART. 8. — Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des peines des articles 319 et 320 du Code pénal sous réserve de l'application de l'article 463 du même code.

ART. 9. — La législation sur la responsabilité des accidents de travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite et à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.

ART. 10. — La présente loi sera applicable immédiatement après la publication officielle du règlement d'administration publique qui devra déterminer les détails de son fonctionnement et le montant des centimes additionnels à percevoir la première année pour le fonds de garantie.

Ce règlement devra être rendu dans le délai de trois mois.

A la suite des interventions parlementaires rapportées ci-dessus, l'avant-projet Colin a été soumis à un referendum auprès des Conseils généraux sous forme de questionnaire rédigé par le Ministère de l'intérieur de France.

Le questionnaire était ainsi rédigé :

Répondre par OUI ou par NON aux questions suivantes :

- Doit-on admettre : 1° L'interversion de la preuve?  
 2° La création du fonds commun de garantie?  
 3° Le délit de fuite?  
 4° Le retrait du permis de conduire?

Voici le résultat de ce referendum :

Ont repoussé purement et simplement le projet sans discussion : 65 Conseils généraux.

Après discussion ont répondu OUI aux quatre questions : Bouches-du-Rhône, Marne, Nord, Oise, Saône-et-Loire, Sarthe, Deux-Sèvres, Var.

Après discussion ont accepté l'interversion de la preuve : Aube, Doubs, Jura, Gironde, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées.

Après discussion ont accepté la création du fonds de garantie : Aube, Gironde.

Après discussion ont admis le délit de fuite : Calvados, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Seine-et-Oise.

Après discussion ont admis le principe du retrait du permis de conduire : Ardèche, Aube, Doubs, Gironde, Haute-Marne, Pas-de-Calais, Seine-et-Oise, Territoire de Belfort.

### 3° Suisse.

1. Le principal promoteur de l'idée d'une législation spéciale sur la responsabilité civile des automobiles est M. F. Meili, professeur à l'Institut de Droit international de Zurich.

Ce juriste distingué a exposé ses idées dans divers ouvrages et brochures, notamment dans son ouvrage sur la codification du droit privé et pénal suisse (1901), dans sa brochure *Die rechtliche Stellung des Automobils* (Zurich, 1902), et dans son ouvrage *Die Kodifikation des Automobilrechts* (Vienne, 1907, Manz).

M. Meili avait demandé en 1902 que l'on réalisât la réforme par lui préconisée, à l'occasion de la revision de la loi de 1875 sur la responsabilité des chemins de fer.

« Au cours de la discussion de cette loi, le Conseiller national Scherrer-Fülleman présenta la proposition suivante à l'art. 19(1) :

ART. 19. — La présente loi est applicable :

- 1° A l'exploitation des entreprises de navigation à vapeur... ;  
 2° A l'exploitation des voitures automobiles servant, moyennant salaire, au transport des personnes ou des choses ou à l'usage personnel de leurs propriétaires ou détenteurs.  
 Le propriétaire et le détenteur sont responsables du dommage.

---

(1) Tout cet exposé du projet de réforme en Suisse est emprunté textuellement à l'intéressant rapport de M. l'avocat Fréd. Martin, de Genève, à la Société des juristes suisses, (*Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins*, 1907, 2tes Heft, p. 120 à 123.) De même, l'exposé qui suit de la réforme projetée en Allemagne (p. 123) et en Autriche (p. 125).

Ne sont pas considérées comme détenteurs, les personnes qui sont employées, en vertu d'un contrat de louage de services, à l'exploitation des voitures automobiles (1).

Dans la discussion, M. Scherrer-Füllemann déclara vouloir supprimer dans son projet les mots « moyennant salaire » ; c'était donc placer les automobiles dans leur ensemble sous le régime de la responsabilité des chemins de fer.

La question fut renvoyée au Conseil fédéral.

Celui-ci fit procéder tout d'abord à une enquête auprès des Cantons, en leur envoyant un questionnaire en vue de déterminer le nombre des automobiles en circulation, automobiles privées, ou servant au transport des personnes ou des marchandises, et pour déterminer, si possible, si l'utilisation des automobiles a entraîné des accidents graves ou compromis la sécurité publique.

Enfin, on demanda aux Cantons s'ils estimaient qu'il fût désirable de régler d'une manière spéciale la responsabilité civile résultant de l'emploi des automobiles (2).

La proposition Scherrer-Füllemann suscita de suite une forte opposition de la part des sociétés d'automobiles.

L'*Automobile-Club de Suisse* adressa, en date du 20 octobre 1902, un mémoire se prononçant contre l'assimilation des automobiles aux chemins de fer et contre l'extension de la responsabilité civile, estimant que cette aggravation de la responsabilité porterait une grave atteinte à l'industrie automobile et soumettrait les propriétaires de voiture à un régime excessif.

Malgré cette protestation et après avoir reçu des rapports, du reste très incomplets, des cantons, le Conseil fédéral, dans son rapport à l'assemblée fédérale du 15 décembre 1902, se prononça énergiquement en faveur de la responsabilité aggravée des automobilistes.

Il présenta donc un projet ajoutant à la loi sur la responsabilité des chemins de fer (qui devait prendre le nom de loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer et des accidents occasionnés par des automobiles) un article 19bis dont la disposition essentielle était la suivante :

Celui qui détient une automobile est tenu de réparer le dommage causé par ce véhicule à des personnes ou à des choses, à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû soit à une force majeure, soit à la faute d'un tiers, soit à la faute de celui-à même qui a été tué, blessé ou lésé d'une autre manière.

L'exception de la faute du tiers ne peut être soulevée si les tiers sont au service du défendeur ou s'ils ont utilisé l'automobile avec son consentement.

Ainsi donc le Conseil fédéral abordait carrément la question et la résolvait dans le sens d'une dérogation grave au droit commun en rendant le détenteur de l'automobile responsable de tout accident, même survenant par cas fortuit, et ne permettant à l'automobiliste de se libérer qu'en prouvant la faute d'un tiers (autre qu'une personne au service du défendeur) ou une faute de la victime.

Pour le surplus, le projet du Conseil fédéral appliquait d'une façon générale les dispositions de la loi sur la responsabilité des chemins de fer.

L'*Automobile Club Suisse*, à la suite de la présentation du rapport du Conseil fédéral, adressa à l'Assemblée fédérale un nouveau mémoire, dans lequel il

---

(1) Voir *Bulletin sténographique de l'Assemblée fédérale*, 1902, p. 344 ; développement de la proposition p. 432.

(2) Voir l'analyse des réponses des Cantons dans le rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 15 décembre 1902 (*F. F.*, III, 1903, I, p. 25).

s'efforçait de réfuter les arguments émis en faveur de la responsabilité aggravée, faisant valoir principalement que des données précises manquent totalement pour établir le danger des automobiles, qu'il n'existe aucune statistique des accidents et qu'avant d'instituer un régime spécial de responsabilité, il serait nécessaire de procéder encore à des études et à des expertises.

Subsidiairement, l'*Automobile Club* déclara se rallier à une responsabilité semblable à celle de l'article 65, C. O. (dommage causé par des animaux) en rendant responsable le détenteur de l'automobile de tout accident, à moins qu'il ne justifie avoir pris toutes les précautions nécessaires.

Lorsque la question revint devant les Chambres, elle souleva une importante discussion, qui roula tant sur le principe même de la responsabilité que sur l'opportunité d'assimiler les automobiles au chemin de fer (1).

M. le Conseiller national Thélin proposa de renvoyer la question au Conseil fédéral en le priant d'élaborer un projet de loi introduisant dans le C. O. un article 65bis ainsi conçu :

En cas de dommage causé par une automobile, la personne qui la détient est responsable, à moins qu'elle ne justifie avoir pris toutes les précautions voulues, sauf son recours contre les tiers fautifs.

Au cours de la discussion, M. le Conseiller national Ador demanda le renvoi de toute la question au Conseil Fédéral avec prière d'élaborer un projet de loi spécial sur la matière; mais cette proposition à laquelle M. Thélin s'était rallié fut rejetée par 92 voix contre 35.

L'ensemble des propositions du Conseil fédéral fut aussi adopté avec de légères modifications.

Mais les adversaires de la responsabilité ne désarmaient pas. Une vigoureuse campagne fut entreprise auprès de la Commission du Conseil d'Etat et aboutit à une proposition de disjonction des dispositions concernant les automobiles de la loi sur la responsabilité des chemins de fer.

Sur le rapport de M. le Conseiller E. Richard, le Conseil des Etats, dans sa séance du 7 avril 1904, biffa par 25 voix contre 13 les dispositions relatives aux automobiles et adopta en même temps une motion invitant le Conseil fédéral à préparer un projet spécial (2).

Le Conseil national adhéra au vote du Conseil des Etats le 21 juin 1904 et ainsi le projet de loi sur la responsabilité des chemins de fer fut promulgué sans contenir de dispositions sur les automobiles (3).

Dans la session d'automne 1905, M. le Conseiller national Rossel demanda où en était la question. M. le Conseiller fédéral Brenner répondit que le Conseil fédéral avait voulu attendre que la loi révisée de 1905 sur la responsabilité des chemins de fer fût en vigueur. »

Nous ne croyons pas que, jusqu'à présent, le projet spécial sur les automobiles ait été déposé, mais le Conseil fédéral persiste certainement dans son intention d'en présenter un, basé sur le principe de la « responsabilité aggravée » défendu par M. Meili. (Voir ci-après, la conclusion des renseignements sur l'avant-projet de M. Meili )

(1) Voir assemblée fédérale 1903, Conseil national, rapport Loretan, p. 329; rapport Rossel, p. 334; proposition Thélin, p. 331; discussion, pp. 340 à 343, 345 à 370; votation 370 et 377.

(2) Voir assemblée fédérale 1904, Conseil des Etats, rapport Richard, p. 33; discussion, p. 104.

(3) Assemblée fédérale 1904, Conseil national, p. 345.

2° *L'avant-projet de M. Meili.* — Le professeur Meili a présenté au congrès de la *Société des juristes suisses*, tenu en septembre 1907 à Schaffhouse, un avant-projet instituant la « responsabilité aggravée » des automobilistes en cas d'accident. Les idées dont s'inspire M. Meili sont celles mêmes sur lesquelles le Conseil fédéral se proposait à la même époque de présenter un projet à l'Assemblée fédérale.

Voici le texte du projet de M. Meili (traduction empruntée au *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n<sup>os</sup> 5-6, p. 605 à 610) :

#### 1. *La notion de l'automobile.*

§ 1<sup>er</sup>. — Sous l'expression d'automobiles, dans laquelle rentrent même les motocycles, sont compris, aux termes de la loi, tous véhicules servant au transport de personnes ou de choses qui peuvent être mis en mouvement par une propulsion interne qui ne soit empruntée ni à l'homme ni aux animaux.

Tombent sous l'empire de la loi même, les automobiles de l'administration publique des postes; y sont, au contraire, soustraites les automobiles visées aux §§ 17 et 18.

#### 2. *Les principes fondamentaux de la responsabilité.*

§ 2. — Quiconque détient (*hàlt*) une automobile est obligé de réparer le dommage qui en résulte pour les personnes et pour les choses, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure ou par la faute grossière de tiers, ou par la faute grossière de la personne tuée, blessée ou victime d'un dommage d'une autre nature. Si plusieurs personnes détiennent une automobile, elles sont responsables solidairement.

§ 3. — Comme cas de force majeure (accidents qu'il était impossible d'empêcher) au sens de cette loi, ne peuvent être invoqués les accidents ou dommages qui sont causés :

1. — Par une faute quelconque du chauffeur, mécanicien ou autre, autorisé à se servir de l'automobile;

2. — Par les dispositions et l'état défectueux de l'automobile qui ne répondent pas aux desiderata de la technique;

3. — Par une faute de direction, de conduite et de manœuvre;

4. — Par l'inobservation ou l'observation défectueuse des mesures de prudence nécessaires ou des précautions qui sont imposées par des ordonnances de police ou d'autres actes de l'autorité ou par la prudence requise dans la circulation.

§ 4. — Si le dommage dérive de l'épouvante causée à des animaux, ou s'il consiste dans la lésion d'animaux divaguant en liberté (sans surveillance) sur les routes et chemins publics, l'exception de force majeure est admise toutes les fois que le détenteur de l'automobile prouve que le dommage survenu ne pouvait pas être empêché malgré la prudence réglementaire et de circonstance observée dans la manœuvre de l'automobile et, d'autre part, qu'il n'est pas imputable à un refus ou à un vice de fonctionnement.

§ 5. — L'exception tirée de la faute grossière de tierces personnes ne peut être invoquée si celles-ci se trouvent au service du détenteur de l'automobile.

§ 6. — L'obligation d'indemnité ne s'applique pas à l'hypothèse du dommage causé à des personnes ou des choses qui sont transportées avec l'automobile, réserve faite cependant du cas où l'emploi de l'automobile aurait lieu moyennant finances ou dans l'exercice d'une entreprise de transport de personnes ou de choses, ou encore au service ou sur l'ordre d'une personne responsable.

§ 7. — Les personnes qui, en vertu d'un contrat, se trouvent placées au service du détenteur de l'automobile, ont pareillement droit à l'indemnité prévue au § 1<sup>er</sup>, à moins qu'elles aient provoqué le dommage intentionnellement.

Dans ce dernier cas, le détenteur de l'automobile a contre elles un recours.

§ 8. — La créance de dommages-intérêts est munie d'un droit de gage légal sur la créance de la personne responsable vis-à-vis de l'assureur, si et dans la mesure où cette créance existe.

§ 9. — Les dommages qui dérivent de la réunion de plusieurs personnes ou entreprises soumises à une responsabilité différente relèvent de la loi qui règle la responsabilité de chacune de ces personnes ou entreprises vis-à-vis des tiers.

Dans la mesure où l'action est donnée contre plusieurs personnes ou entreprises, celles-ci sont tenues solidairement.

### 3. *La mesure et la nature de l'indemnité.*

§ 10. — En matière de dommages causés aux choses, les dommages-intérêts se déterminent d'après la valeur réelle des objets endommagés ou détruits.

Dans l'hypothèse de mort d'homme, l'indemnité comprend les frais d'enterrement. Si la mort n'a pas été immédiate, l'indemnité comprend encore les frais faits en vue de la guérison, ainsi que le préjudice résultant de l'incapacité de travail. Si d'autres personnes, par suite de la mort de celui qui était leur soutien, éprouvent une perte, ce dommage doit être réparé.

Dans l'hypothèse de blessure corporelle, le blessé a droit à l'indemnité des frais et à une réparation pour le préjudice résultant de l'incapacité de travail totale ou partielle. Le juge peut, en outre, dans le cas de mutilation ou de défiguration compromettant l'avenir de la victime, accorder une indemnité en conséquence.

§ 11. — Les dommages-intérêts, en cas de mort ou de blessure d'une personne, ne peuvent être supérieurs à ... francs (50,000?) et, en matière de dommages causés aux choses, à ... francs (5,000?)

Ce maximum est écarté dans l'hypothèse où la mort, la blessure ou le dommage est provoqué par un fait punissable ou l'inobservation d'un règlement de police.

§ 12. — Une réduction de l'indemnité a lieu lorsque le dommage dérive pour partie de la faute grossière de la personne tuée, blessée ou victime du dommage.

13. — Dans le cas où les revenus de la personne tuée, blessée ou victime du dommage seraient extraordinairement élevés, le juge peut au surplus calculer l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances.

§ 14. — Les dommages-intérêts seront versés sous la forme d'un capital ou d'une rente annuelle, ou d'un capital combiné avec une rente. Le juge, dans la fixation du mode d'indemnité, n'est pas astreint à suivre les indications des parties, mais il décide en cette matière d'après sa libre appréciation.

Le cas échéant, il prend les mesures nécessaires pour garantir le paiement des arrérages de la rente.

### 4. *La revision du jugement.*

§ 15. — La revision sera admise au bénéfice des deux parties, conformément à l'article 10 de la loi concernant la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de la poste, en tant qu'il s'agit de lésions corporelles.

### 5. *La prescription.*

§ 16. — Les actions en dommages-intérêts fondées sur cette loi se prescrivent par un délai de deux ans à compter du jour où la victime a eu connaissance du dommage et de l'identité de la personne à qui incombe la responsabilité de ce dommage ; elles se prescrivent en outre et en tout cas par l'expiration d'un délai de dix ans. La même prescription de deux ans s'applique aux demandes tendant, conformément au § 15, à faire élever ou abaisser le montant de l'indemnité ; elle court du jour de la signification du jugement.

Si des pourparlers ont été engagés entre le débiteur de dommages-intérêts et l'ayant-droit, au sujet de l'indemnité à fournir, la prescription est suspendue jusqu'au moment où ces pourparlers sont rompus par la volonté de l'une ou l'autre partie.

Les dispositions du droit des obligations sur la pension et l'interruption de la prescription sont au surplus applicables.

### 6. *Inapplicabilité de la loi spéciale.*

§ 17. — Les dispositions de cette loi ne sont pas applicables aux automobiles qui ne peuvent pas dépasser sur bonne route plane... (15, 20, 25 ?) kilomètres à l'heure, et qui sont en conséquence, pourvues d'une marque fixée par l'autorité. La limite de vitesse peut être modifiée par un décret du conseil fédéral.

La preuve des conditions précitées incombe à celui qui, en se fondant sur cette particularité, prétend se soustraire à l'obligation d'indemnité prévue par cette loi. Les actions en dommages-intérêts à raison de tous dommages résultant de l'emploi d'automobiles de cette sorte restent soumises au droit commun.

§ 18. — La présente loi ne s'applique pas :

1° Lorsqu'un militaire dans l'exercice de son service est tué, blessé ou éprouve un dommage par le fait d'une automobile au service de l'autorité militaire. La matière est laissée sous l'empire des lois militaires ;

2° Lorsqu'une personne, dans l'exercice de son service d'incendie y est tuée, blessée ou éprouve un dommage par le fait d'une automobile dépendant du service public d'incendie. Il faut ici s'en référer aux principes ordinaires du droit.

§ 19. — Les actions en dommages-intérêts réciproques que plusieurs personnes ou entreprises responsables exercent les unes contre les autres se déterminent d'après les règles générales du droit privé.

### 7. *Procédure.*

§ 20. — Réserve faite sur ce point des conventions entre États.

Les actions en réparation du dommage causé par la détention d'une automobile peuvent être portées même devant le tribunal dans le ressort duquel l'accident s'est produit.

§ 21. — Le juge, en ce qui touche toutes les actions fondées sur cette loi, décide d'après sa libre appréciation, sans être lié par les règles de preuve posées par les lois de procédure.

### 8. *Dispositions complémentaires.*

§ 22. — Les dispositions de cette loi ne font pas obstacle à l'exercice de droits plus étendus dérivant du droit commun ou d'autres lois.

§ 23. — Les conventions, règlements, déclarations, par lesquels par avance les dispositions de cette loi seraient éludées ou restreintes, sont nuls.

§ 24. — Tout contrat en vertu duquel une indemnité visiblement insuffisante a été promise ou versée à la victime d'une blessure ou d'un dommage, peut être annulé.

§ 25. — Les droits que cette loi accorde aux préposés contre le détenteur d'automobiles et les entreprises d'automobiles (dans l'hypothèse de mort et de lésion, et même de dommage causé à une chose) sont intransmissibles.

§ 26. — Le détenteur d'automobile est tenu de dénoncer aux autorités locales sur-le-champ, au plus tard dans les vingt-quatre heures, tout dommage important causé aux personnes et aux choses.

L'inobservation de cette formalité sera punie d'une amende de 20 à 100 francs.

L'autorité locale, sans tarder, ouvrira d'office une enquête sur les causes et les résultats de l'accident, en faisant appel, dans les cas graves, au concours d'experts, et en informera aussitôt l'autorité supérieure.

En opposition à ce projet, M. l'avocat F. Martin présenta un projet moins rigoureux, basé sur le principe de l'*interversion de la preuve* adopté par les

Associations automobiles de Suisse (voir le rapport déjà cité de M. Martin). La *Société des Juristes suisses* n'émit aucun vote parce que M. le Conseiller fédéral Brenner (élu depuis président de la Fédération helvétique) annonça comme nous le disions déjà ci-dessus, que le gouvernement fédéral se ralliait aux idées de M. Meili et qu'un projet de loi serait prochainement déposé en ce sens. Cette déclaration mit fin au débat.

### 3° *Autres lois suisses consacrant le principe de la responsabilité objective.*

Il convient d'ajouter que la réforme de la responsabilité civile des automobiles sur la base de la théorie juridique du risque trouve en Suisse un terrain mieux préparé que partout ailleurs.

En effet, la Suisse possède déjà toute une série de lois où le principe du risque est inclus ou consacré.

Ces lois sont :

La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur *la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et des bateaux à vapeur* ;

La loi du 25 juin 1881 sur *la responsabilité des fabricants* et son complément : la loi du 26 avril 1887 sur *l'extension de la responsabilité civile* ;

La loi révisée du 5 avril 1894 sur *la régle des postes*, assimilant la poste aux chemins de fer et aux bateaux à vapeur en cas d'accidents de personne ;

La loi du 24 juin 1902 sur *les installations électriques à faible et fort courant* ;

La loi révisée du 21 mars 1905 sur *la responsabilité des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur*.

Toutes ces lois se fondent sur le principe du *risque*. *L'auteur du risque* y est mis dans *l'obligation légale de réparer le préjudice accidentel* causé à autrui dans l'exploitation des forces naturelles ou artificielles qu'il a mises en œuvre. La responsabilité n'existe pas *en cas de force majeure*. Parfois, elle cesse *en cas de faute lourde* de la victime (loi sur les courants électriques) ; parfois, elle n'est qu'atténuée *en cas de faute* de la victime (chemins de fer et postes) ; parfois, elle est, suivant les cas, atténuée ou éteinte par cette faute (loi sur les fabriques). Le *cas fortuit* est toujours à charge de la victime ; la responsabilité qui en résulte est cependant limitée par forfait à 5,000 francs maximum pour les fabricants. En conséquence, le *fardeau de la preuve* est toujours déplacé et rejeté à la charge de la personne responsable ; celle-ci ne peut donc être exonérée sans preuve, par elle, de la cause d'exonération.

### 4° **Allemagne.**

« Déjà en 1899, écrit M. F. Martin dans son rapport déjà cité (*Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins* 1907, Zweites Heft, p. 123), des juristes allemands demandaient une extension de la responsabilité, en particulier le professeur Hilse dans une conférence donnée à la Société des Juristes de Berlin (1).

Le « Juristentag Allemand » s'occupa de la question en 1902 (2). Le rappor-

(1) Hilse, *Unabwendbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile*, Berlin, 1900.

(2) *Verhandlungen des XXXVI. Juristentages* 1902. Rapport de Hilse I, p. 44 à 55.

teur M. Hilse arrivait à la conclusion que l'extension de la responsabilité à des véhicules mûs par une force élémentaire et circulant sur la voie publique autrement que sur des rails doit être énergiquement réclamée. Le propriétaire de la voiture doit toujours être considéré comme responsable, il peut s'affranchir de cette responsabilité en prouvant la faute de la victime ou la force majeure.

Enfin, le rapporteur recommandait, pour parer aux risques d'une responsabilité retombant sur des insolubles, la création de caisses d'assurances mutuelles et obligatoires.

De même qu'en Suisse, le mouvement en faveur d'une extension de la responsabilité rencontra une vive opposition dans les milieux automobilistes. On trouvera dans l'*Allgemeine Automobil-Zeitung* de Munich-Berlin, comme dans l'édition de Vienne de cette revue, de nombreux articles soit de juristes soit d'industriels protestant contre cette responsabilité trop extensive que l'on signale comme devant nuire grandement à la circulation automobile et à l'industrie (1).

Au Reichstag, une proposition fut présentée en 1904 pour inviter les gouvernements confédérés à introduire une disposition législative en vertu de laquelle l'entrepreneur de l'exploitation a à répondre des dommages causés par l'automobile pour autant qu'il ne prouve pas que l'accident est arrivé par force majeure ou par une faute de la victime.

Un projet de loi rédigé dans ce sens fut présenté au Reichstag par le Chancelier de l'Empire le 1<sup>er</sup> mars 1906 ; par contre, sous les auspices de l'*Automobile Club Impérial* de Berlin un contre-projet a été rédigé par le D<sup>r</sup> Martin Isaac et envoyé au Reichstag ».

Voici le projet de loi présenté au Reichstag (2) (traduction du *Bulletin de la Société d'études législatives*, 1907, n<sup>os</sup> 5-6, pp. 614 à 616) :

§ 1. — Si, par suite de l'emploi d'une automobile, un homme est tué ou blessé ou une chose endommagée, l'entrepreneur (*Betriebsunternehmer*) (3) est obligé de réparer le dommage qui en résulte. Constituent des automobiles au sens de cette loi, les voitures ou véhicules qui peuvent être mis en mouvement par une force de traction élémentaire sans être obligés de rouler sur rails.

L'obligation d'indemnité est exclue lorsque l'accident a été causé par force majeure ou par la propre faute de la victime. En cas de dommage causé à une chose, la faute de celui qui exerce le pouvoir de fait sur la chose est assimilée à la faute de la victime.

§ 2. — Dans l'hypothèse de mort, les dommages-intérêts comprennent l'indemnité des frais faits en vue de la guérison comme aussi la réparation du préjudice pécuniaire que le défunt a souffert par le fait que, pendant sa maladie, sa capacité de travail avait été amoindrie ou même supprimée ou encore que ses besoins avaient augmenté. Le débiteur d'indemnité doit rembourser les frais d'enterrement à la personne à qui incombe l'obligation de supporter ces frais.

Si le défunt, au moment de l'accident, se trouvait placé vis-à-vis d'un tiers dans un rapport tel qu'il fût en vertu de la loi obligé d'entretenir ce tiers ou pût devenir obligé de

---

(1) Voir en particulier, ajoute en note M. F. Martin, un excellent article de G. Brenwald : « Der Automobilismus im Recht », *Automobil-Zeitung* de Berlin, 1905, n. 10.

(2) Le texte donné ci-dessus est celui adopté par la Commission du Reichstag. Les paragraphes ou alinéas marqués d'un astérisque sont ceux ajoutés au projet du gouvernement.

(3) M. Moili fait observer non sans raison que cette expression ne se comprend guère dans l'hypothèse d'automobile isolée ne servant qu'à l'usage privé de son propriétaire,

l'entretenir et que le tiers, par le fait de l'accident, perde sa créance d'aliments, le débiteur d'indemnité doit fournir au tiers des dommages-intérêts calculés d'après les secours qu'aurait été obligée de fournir à ce tiers la victime, si elle avait survécu, pendant la durée probable de son existence. L'obligation d'indemnité existe même lorsque le tiers au moment de l'accident était conçu mais pas encore né.

§ 3. — Dans le cas de lésion corporelle, les dommages-intérêts consistent dans l'indemnité des frais de guérison et la réparation du préjudice pécuniaire que la victime subit par ce fait qu'à la suite de la blessure, sa capacité de travail se trouve d'une façon temporaire ou permanente supprimée ou amoindrie, ou encore que ses besoins ont augmenté.

§ 3<sup>a</sup> \*. — Si on ne relève à la charge de l'entrepreneur aucune faute ayant concouru à l'accident, il n'est tenu à réparer le dommage (§§ 1<sup>er</sup> à 3) que dans la mesure où, dans la cause, en tenant compte spécialement des rapports existant entre les intéressés, l'équité exige un dédommagement.

§ 4. — Les dommages-intérêts à raison d'incapacité de travail totale ou partielle ou de multiplication des besoins de la victime, comme aussi ceux dus à un tiers en vertu du § 2, al. 2, doivent pour l'avenir consister dans le paiement d'une rente en argent.

Les dispositions du § 843, al. 2 à 4, du Code civil et du § 708, n° 6, de l'ordonnance de procédure civile trouvent ici leur application. Il en est de même, en ce qui concerne la rente en argent établie au profit de la victime, de la disposition du § 850, al. 3, et, en ce qui concerne la rente en argent au profit d'un tiers, de la disposition du § 850, al. 1<sup>er</sup>, n° 2, de l'ordonnance de procédure civile.

Si, au moment du jugement, le débiteur d'une rente en argent n'a été condamné à fournir aucune sûreté, l'ayant droit peut cependant réclamer une sûreté toutes les fois que la situation financière de l'obligé a gravement empiré ; cette circonstance permet aussi à l'ayant droit de réclamer un renforcement de la sûreté déterminée par le jugement.

§ 5. — Les actions en dommages-intérêts prévues dans les §§ 1<sup>er</sup> à 3 se prescrivent par un délai de deux ans à compter de l'accident. Vis-à-vis de celui par rapport à qui le défunt était débiteur d'aliments, la prescription court du jour de la mort.

\* Si cependant l'ayant droit n'avait pas connaissance de l'identité du débiteur d'indemnité, les actions se prescriraient seulement par un délai de deux ans à compter du moment où il en a eu connaissance et, en dehors de là, par un délai de trente ans à partir de l'accident.

\* Si des pourparlers sont engagés entre créancier et débiteur d'indemnité au sujet des dommages-intérêts à fournir, la prescription est suspendue jusqu'à ce que l'une ou l'autre des parties se refuse à continuer les pourparlers.

Sont au surplus applicables les règles du Code civil sur la prescription.

§ 6. — Les dispositions de cette loi ne sont pas applicables :

1° Si, au moment de l'accident, l'automobile sert au transport de la victime ou de la chose endommagée, ou si la victime est employée à la manœuvre de l'automobile ;

2° Si l'accident a été causé par l'emploi d'une automobile ne pouvant pas dépasser une certaine vitesse et pourvue, en conséquence, d'une marque par l'autorité. \* Cette vitesse maxima sera fixée par une ordonnance impériale rendue avec l'approbation du Bundesrat. La disposition pourra de la même manière être complétée et modifiée.

§ 7. — Aucune dérogation n'est apportée aux dispositions des lois de l'Empire d'après lesquelles l'entrepreneur, dans l'hypothèse de mort ou de lésion corporelle d'un homme ou de dommage causé à une chose dans l'exercice de son entreprise, encourt une responsabilité plus étendue que celle déterminée par la présente loi, pas plus d'ailleurs qu'à celle concernant la responsabilité du fait d'autrui.

§ 8. — Dans les procès civils où, sous forme d'action ou de demande reconventionnelle, il sera fait appel à un droit fondé sur les dispositions de cette loi, ce sera au tribunal d'Empire qu'il appartiendra, aux termes du paragraphe 8 de la loi d'introduction à la loi d'organisation judiciaire, de juger et de statuer en dernier ressort.

§ 9°. — Quiconque contrevient aux dispositions de police réglementant, dans l'intérêt de la sécurité des chemins ou places publics, la circulation des automobiles, sera puni d'une amende pouvant aller jusque 150 marks ou de détention (*Haft*).

La même peine frappera les personnes placées vis-à-vis de l'auteur de l'infraction dans un

rapport tel qu'il soit obligé, en vertu de ce rapport, à suivre leurs ordres si elles tolèrent la contravention.

Si l'auteur a déjà été condamné par jugement passé en force de chose jugée pour une des contraventions prévues aux alinéas 1 et 2, la peine sera d'une amende pouvant aller jusqu'à 1,000 marks ou de détention (*Haft*) ou de prison (*Gefängnisstrafe*) pouvant aller jusqu'à trois mois. Cette disposition cesse pourtant de s'appliquer si un délai de deux ans s'est écoulé entre le moment où le jugement a acquis autorité de chose jugée et la seconde contravention.

Quant au contre-projet de M. Isaac, il admet le principe de l'intervention de la preuve en le tempérant par un forfait légal sur le chiffre de l'indemnité.

Au sujet du projet du Gouvernement impérial et du silence qu'il gardait sur l'organisation de la responsabilité collective des automobilistes, le secrétaire d'État à l'Office impérial de la Justice, M. Nieberding, s'exprima comme suit au Reichstag, en avril 1906 (Cfr. *Bulletin de la Société d'Études législatives*, 1907, n° 4, pp. 412 et 413) :

« Divers orateurs ont exprimé le regret que les Gouvernements confédérés aient déposé le projet de loi actuel, avant d'avoir créé les fondements légaux indispensables à l'institution d'une association obligatoire entre les propriétaires d'automobiles, association qui, vis-à-vis des victimes des dommages, se substituerait à l'automobiliste, auteur du dommage.

» Personne ne saurait méconnaître les avantages que présenterait ce système au point de vue de l'intérêt public et de toutes les personnes menacées par la circulation automobile au point de vue de la liquidation des dommages causés par elle. L'Administration impériale avait si peu méconnu ces avantages, que les premiers travaux préparatoires d'une législation nouvelle en la matière avaient eu précisément pour objet, non de fonder la responsabilité, telle que l'établit le projet sous la forme individuelle, mais bien de créer une obligation stricte englobant tous les propriétaires d'automobiles, laquelle aurait permis à chaque victime en particulier d'obtenir sans difficulté la réparation du dommage causé.

» Si la préparation du projet de loi actuel a pris un temps fort long, ce n'est pas à cause de la difficulté de trouver la base d'une organisation présentant d'une manière satisfaisante la réalisation pratique de l'idée d'une obligation commune des possesseurs d'automobiles. Le précédent orateur a, il est vrai, exprimé l'opinion que ce n'était pas si difficile. Il serait nécessaire, toutefois, de se représenter que la responsabilité ne saurait être la même pour tous les propriétaires d'automobiles, qu'il faut, d'autre part, déterminer quel type de véhicule plus ou moins dangereux représente l'automobile.

» Il se présente donc pour le législateur l'obligation, avant de fixer la responsabilité du propriétaire d'automobile en particulier, de déterminer les dangers qu'offrent respectivement les diverses automobiles. Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que ce danger varie avec la construction et le mode d'emploi, sans quoi on peut arriver à des sévérités ou à des injustices insupportables.

» Il faut considérer, en second lieu, la circulation des automobiles étrangères en territoire allemand. Celles-ci ne sont pas tellement dans notre main que nous puissions les subordonner, sans de grosses difficultés, à l'organisation obligatoire, et, si elles n'y appartiennent pas, comment trouver la solution désirée par cette assemblée?... »

Ce projet, après un vote en première lecture dans l'été de 1906, fut renvoyé à une Commission qui l'amenda (voir les articles marqués d'un astérisque); il devint caduc par suite de la dissolution du Reichstag en décembre 1906.

« Mais en avril 1907, dit M. A. Colin (*L'accident, d'automobile et la loi*, p. 15), le Chancelier qui avait fait, dans l'intervalle, établir une statistique des accidents extrêmement consciencieuse et probante (1), prit devant le nouveau Reichstag l'engagement de présenter un nouveau projet, et ajouta que les gouvernements confédérés étaient tous d'accord pour reconnaître la nécessité

---

(1) Nous avons reproduit dans l'Annexe I les éléments essentiels de cette statistique.

d'une législation spéciale sur la matière (1). Il paraît, d'après des informations récentes, que les gouvernements confédérés, trouvant le projet impérial lent à reparaître, se décident à prendre les devants et à procéder par voie de législation particulière; et l'on annonce que le gouvernement de l'État de Hambourg vient de prendre le premier cette initiative qui ne saurait manquer d'être imitée (2). »

La question en tous cas, n'a cessé de préoccuper l'opinion publique : le Reichstag, dans sa séance du 12 février 1908, a adopté une motion de M. Gröber (du Centre), dont voici les dispositions essentielles d'après la *Kölnische Zeitung*, n° 159 :

1) Le propriétaire de l'automobile (*Betriebsunternehmer*) est responsable de tout dommage que sa machine cause à la personne ou aux biens d'un tiers, à moins qu'il ne prouve que l'accident a été occasionné par un cas de force majeure ou une faute de la victime. (La Commission du Reichstag de 1906 ne voulait admettre la responsabilité du propriétaire que s'il était en faute);

2) Il y a lieu d'aggraver les peines pour ceux qui violent les règlements de la police de roulage;

3) Il faut instituer un examen que devront subir avec succès ceux qui désirent obtenir l'autorisation de conduire une automobile;

4) La police doit avoir le droit de retirer l'autorisation de conduire à ceux qu'elle jugerait incapables.

Cette motion a été adoptée contre les voix du parti national-libéral et radical (*Freisinnige*).

## 5° Autriche.

Le gouvernement a présenté en 1904 un projet basé, comme les projets allemand et suisse, sur le principe de l'interversion de la preuve. Ce projet a été adopté le 26 janvier 1907 par la Chambre des Représentants; la Chambre des Seigneurs le renvoya à la Commission de Justice (*Justizausschuss*) qui y apporta quelques modifications; il a été présenté de nouveau à la Chambre des Seigneurs le 20 juin 1907.

Voici le texte (3) de ce projet (traduction du *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, n° 5-6, pp. 610 à 614) :

§ 1<sup>er</sup>.—Si, par suite de l'emploi d'un véhicule mis en mouvement sur route, sans rails, par une force élémentaire (*Kraftfahrzeug*), quelqu'un est blessé ou tué ou même si un dommage est causé à des choses, le conducteur et le propriétaire, ou chaque copropriétaire, sont tenus de réparer le dommage causé, à savoir, en cas de dommage causé à une chose dans la mesure

(1) *Deutsche Juristen Zeitung*, 15 septembre 1907.

(2) Voir dans la *Vossische Zeitung*, du 11 décembre 1907, l'article intitulé *Die Haftung für Automobilschaden*.

Une analyse du projet, déposé par M. Philippi, se trouve dans le *Hamburgischer Correspondant* du 14 novembre 1907, Morgenblatt, 3. Beilage, p. 3, avec le compte-rendu du premier débat auquel il a donné lieu.

(3) Le texte donné ci-dessus est celui adopté par la Chambre des Députés le 26 janvier 1907. Les paragraphes ou alinéas marqués d'un astérisque sont ceux qui ne figuraient pas dans le projet primitif du gouvernement. Les autres ont été seulement l'objet de remaniements, dont quelques-uns de pure forme.

déterminée au § 1323 Code civil ; en cas de lésion corporelle, dans les conditions prévues aux §§ 1325 et 1326 Code civil ; en cas de mort, conformément au § 1327 Code civil sans préjudice d'ailleurs de l'indemnité due aux parents nécessiteux en compensation de la perte que leur fait éprouver cette mort. (§ 154 C. civ.)

\* Est libéré de la responsabilité incombant au conducteur celui qui, en conduisant l'automobile, se trouvait dans l'exercice d'un service public ou d'un service dû par contrat ou encore remplissait une tâche assumée dans l'intérêt public.

Si, au moment de l'accident, l'automobile se trouvait au service d'un entrepreneur, celui-ci est tenu à la place du propriétaire.

Si l'automobile, au moment de l'accident, par suite d'un fait illicite ne se trouvait plus à la disposition du propriétaire ou de l'entrepreneur, est responsable à sa place celui qui l'a prise à sa disposition.

Quiconque, se fondant sur une des dispositions qui précèdent, prétend se soustraire à la responsabilité, doit fournir la preuve du fait sur lequel se fonde sa libération.

Dans l'hypothèse de pluralité d'obligés, il y a entre eux responsabilité indivise.

§ 2. — Quiconque, par application du § 1, répond du dommage, n'est soustrait à l'obligation de fournir une indemnité que si et dans la mesure où il prouve que l'accident est survenu :

Par suite de force majeure,

Ou par suite de la faute d'un tiers ou de la victime elle-même.

On ne peut invoquer la force majeure dans l'hypothèse où l'accident est dû à l'état de l'automobile ou à certaines particularités de son fonctionnement ou à son refus de fonctionner.

\* Si le dommage dérive de l'épouvante causée à des animaux ou s'il consiste dans la lésion d'animaux errant sans surveillance sur la voie publique, l'exception de force majeure est admise à la condition que la personne responsable prouve que le dommage ne pouvait pas être empêché malgré les précautions réglementaires et de circonstance prises dans la conduite et la manœuvre de l'automobile.

La personne responsable ne peut pas exciper de la faute d'un tiers si elle a employé ce tiers au service de l'automobile.

\* Si le dommage ou son étendue ne provient que pour partie de la faute de la victime ou d'un tiers, il sera accordé, eu égard à toutes les circonstances, une partie des droits déterminés dans le § 1<sup>er</sup>.

§ 3<sup>e</sup>. — Les dispositions des §§ 1 et 2 de cette loi ne s'appliquent pas aux actions en dommages-intérêts réciproques ayant leur source dans un dommage causé aux personnes contre qui cette responsabilité est édictée ou à leurs biens lorsque ces dommages résultent d'un seul et même accident.

Il n'y a pas à distinguer suivant que cet accident dérive de l'emploi fait d'une automobile seulement ou d'une rencontre d'automobiles l'une avec l'autre ou des rapports d'automobiles avec l'exercice d'entreprises dont la responsabilité se trouve visée par la loi du 5 mars 1869, *Bull. des lois de l'Empire*, n° 27, ou par celle du 12 juillet 1902, *Bull. des lois de l'Empire*, n° 47.

Dans toutes ces hypothèses, les actions en dommages-intérêts restent soumises au droit commun.

Cependant les tiers qui éprouvent un dommage par suite d'accidents provenant de la réunion de plusieurs industries soumises à cette responsabilité spéciale, peuvent exercer leurs actions en responsabilité contre chaque personne responsable en se fondant sur la loi qui, d'après l'industrie du défendeur, détermine sa responsabilité. Dans la mesure où une action en dommages-intérêts est donnée contre plusieurs personnes, ces personnes sont tenues d'une obligation indivise.

§ 4<sup>e</sup>. — Les dispositions des §§ 1<sup>er</sup> et 2 de cette loi ne sont pas applicables aux actions en dommages-intérêts dérivant de la lésion de personnes ou de choses transportées avec l'automobile, à moins que cet emploi de l'automobile ait lieu moyennant finances, qu'il rentre dans une entreprise de transport de personnes ou de choses ou qu'il ait lieu au service ou sur les ordres d'une personne soumise à responsabilité.

Les actions en dommages-intérêts de personnes qui, en exécution d'un contrat, sont employées au service de l'automobile se limitent au droit dérivant de l'assurance-accidents

(§ 11). Les autres conducteurs soustraits à l'obligation de responsabilité (§ 1<sup>er</sup>, al. 2) n'ont d'action en dommages-intérêts, aux termes de cette loi, que s'ils ne sont pas assurés contre les accidents et si, d'autre part, l'accident survenu dans l'exercice de leurs fonctions ne leur donne pas droit à continuation du versement de leurs salaires ou encore droit à une pension ou à une autre indemnité de secours.

Lorsqu'un militaire, dans son service, éprouve une lésion par le fait d'une automobile au service de l'administration militaire, les droits à indemnité de la victime vis-à-vis du fisc sont soumis exclusivement aux lois d'assistance militaire.

§ 5. — Les dispositions des §§ 1<sup>er</sup>, 2 et 3, alinéa final, de cette loi ne s'appliquent pas aux automobiles qui sont construites ou disposées de telle sorte qu'avec le chargement indispensable pour s'en servir et les conduire, elles ne dépassent pas, sur bonne route plane, une vitesse maxima de 25 kilomètres à l'heure.

C'est à celui qui les invoque pour se soustraire à la responsabilité d'établir l'existence de ces conditions.

Les actions en dommages-intérêts pour dommages causés par des automobiles de cette sorte restent soumises au droit commun.

§ 6\*. — Là même où les actions en dommages-intérêts pour dommage causé par le fait d'une automobile restent soumises au droit commun, le propriétaire de l'automobile ou celui qui, d'après le § 1<sup>er</sup>, prend sa place, répond de la faute de ses préposés; dans le cas de mort même, il est tenu de réparer la perte causée aux parents nécessiteux par cette mort. (§ 154 du Code civ.)

Plusieurs copropriétaires ou plusieurs personnes substituées au propriétaire sont tenus d'une obligation indivise.

§ 7\*. — Le droit d'exercer une action en dommages-intérêts sur le fondement des §§ 1<sup>er</sup>, 2, 3, dernier alinéa, et 6 de cette loi, se prescrit :

a) Par six mois à compter du jour où la victime a eu connaissance du dommage et de la personne responsable ;

b) Même en dehors de là, par trois ans à compter du jour de l'accident.

§ 8\*. — Les dispositions de cette loi n'excluent pas les responsabilités plus larges qui découlent du Code civil ou d'autres lois.

§ 9\*. — Les actions en indemnité à raison de dommage causé par le fait d'une automobile peuvent être portées même devant le tribunal compétent *ratione materiæ* dans le ressort duquel l'accident s'est produit.

§ 10\*. — La victime d'un accident d'automobile a son indemnité garantie par un droit de gage légal sur la créance née d'une assurance de responsabilité au profit de l'assuré contre l'assureur.

§ 11\*. — Les personnes qui, en vertu d'un contrat, sont employées au service d'automobiles, si elles ne tombent pas déjà sous l'application de la loi du 28 décembre 1887 (*Bull. des lois de l'Empire*, n° 1, de 1888) et du 20 juillet 1894 (*Bull. des lois de l'Empire*, n° 168) seront assurées conformément aux dispositions de la première des lois précitées.

Les serviteurs en la personne de qui se trouvent réunies les conditions prévues au § 4 de la loi du 28 décembre 1887 (*Bull. des lois de l'Empire*, n° 1, de 1888) sont dispensés de l'obligation d'assurance.

Relativement à l'assurance, le propriétaire de l'automobile doit toujours être considéré comme l'entrepreneur à qui incombe l'obligation d'assurance.

Le délai dans lequel les entreprises d'automobiles, soumises ici pour la première fois à l'assurance, devront faire les déclarations prévues au § 18 de la loi sur l'assurance-accidents, et le moment à partir duquel l'assurance entrera pour elles en vigueur, seront déterminés par arrêté du Ministre de l'Intérieur.

§ 12\*. — Relativement à l'assurance de responsabilité pour dommages résultant du fait d'automobiles, il peut être décidé, par voie réglementaire :

1° Que l'assuré aura à supporter une portion déterminée du dommage, ou tout au moins les dommages qui ne s'élèvent pas au-dessus d'un certain taux, sans recours possible contre l'assureur ;

2° Que l'assureur n'est pas tenu lorsque, dans un certain délai, le dommage, ne lui ayant pas été dénoncé, n'a pas non plus fait l'objet d'une action ou d'une dénonciation portée devant les tribunaux, au parquet, à la police, à l'autorité municipale ou politique, ou à la gendarmerie et, d'un autre côté, n'a pas fait l'objet d'une information d'office de la part d'un de ces organes ou autorités.

§ 13. — Les conventions par lesquelles les dispositions de cette loi seraient par avance éludées ou restreintes au détriment de la victime sont nulles.

§ 14. — Cette loi entrera en vigueur au commencement du troisième mois qui suivra sa publication.

Elle ne s'appliquera pas aux dommages dérivant d'accidents antérieurement survenus.

---

## ANNEXE III.

---

### NOTE SPÉCIALE SUR LES APPLICATIONS DE LA THÉORIE DU RISQUE DANS LE CODE CIVIL ALLEMAND (voir page 42 du présent Rapport).

Le Code civil allemand entré en vigueur en 1900 fait application de la théorie du risque dans ses articles 122, 179, § 2, 231, 409, 576, 829 et 833 (1).

Les applications faites aux articles 122, 231, 829 et 833 sont, à notre avis, les plus caractéristiques.

Nous bornerons donc notre exposé à ces quatre articles.

L'article 122 est ainsi conçu :

Si une déclaration de volonté est nulle d'après l'article 118 ou qu'elle soit attaquée par voie d'annulation sur le fondement des articles 119, 120, l'auteur de la déclaration a, lorsque la déclaration devait être émise envers un autre, à indemniser ce dernier, ou, dans le cas contraire, un tiers quelconque, pour le dommage que cet autre, ou que le tiers, éprouve pour avoir cru à la validité de la déclaration, sans cependant que le montant de l'indemnité puisse dépasser la mesure de l'intérêt que l'autre, ou le tiers, avait à l'efficacité de la déclaration.

Ce devoir de réparation n'existe plus lorsque la victime du dommage se trouvait connaître la cause de nullité ou d'annulabilité, ou, par suite de négligence, ne l'avoir pas connue.

Cet article 122 s'occupe du tort que peut causer l'inexistence ou l'annulation des déclarations de volonté pour vices de volonté. Il décide que lorsqu'une déclaration de volonté est inexistante, parce que non sérieuse (art. 118) ou annulée parce que faite sous l'influence d'une erreur (art. 119), l'auteur de la déclaration doit des dommages-intérêts pour le tort que la croyance à la validité de sa déclaration viciée, a causé à ceux à qui elle s'adressait. Cette réparation, il la doit, *qu'il soit en faute ou non*, simplement en vertu de l'existence de cette cause d'annulation ; il la devra *même en cas de force majeure*. Ceci a des conséquences particulièrement importantes, parce que l'article 120 assimile à une erreur dans la déclaration une mutilation de la déclaration par la personne ou par l'appareil qui la transmet à son destinataire. Le déclarant peut n'avoir à se reprocher aucune faute, par exemple dans le cas d'une mutilation d'un télégramme par suite d'une perturbation accidentelle des courants électriques ; mais le Code estime qu'en faisant une déclaration, *il a mis à sa charge les risques d'une mutilation éventuelle* (2).

---

(1) Voir *Le Code civil allemand* (Paris, imprimerie nationale), traduction ordonnée par le Gouvernement français avec commentaire de M. Saleilles.

(2) Il est intéressant de signaler que les différents projets s'étaient refusés à admettre la responsabilité du déclarant au cas où sa déclaration serait parvenue tronquée par suite d'un cas de force majeure. « Ce fut, dit M. Saleilles, la Commission du Reichstag qui protesta contre cette dérogation faite, pour le cas d'inexactitude de transmission, au principe général de l'article 122 et qui imposa, pour tous les cas, même pour celui de l'article 120, une responsabilité purement objective à la charge de celui qui prend l'initiative de la déclaration et qui, par suite, doit supporter tous les risques de son fait ; la sécurité des affaires exigeait qu'il en fût ainsi. » (SALEILLES, *Déclaration de volonté*, p. 50.)

La solution du Code français est toute différente. Les conventions annulées pour vice de volonté ne donnent, en principe, droit à une indemnité qu'en cas de faute de l'auteur de la déclaration (Code civil français, art. 1382). La jurisprudence parvient, il est vrai, à éviter les iniquités qui seraient la suite d'une application rigoureuse de ce principe ; mais elle n'y parvient que par des artifices dont le caractère juridique est douteux.

Le cas de l'article 231 du Code civil allemand est plus caractéristique encore.

Cet article vise une application particulière de l'article 229, lequel énumère les circonstances dans lesquelles il est permis de se faire justice à soi-même (par exemple : appréhension d'une chose ou arrestation d'un individu).

L'article 231 prescrit :

Celui qui accomplit l'un des faits désignés à l'article 229, dans la supposition erronée que les conditions préalables exigées pour en exclure l'irrégularité se trouveraient exister, est obligé, vis-à-vis de l'autre partie, à réparation du dommage, même si son erreur ne repose pas sur une négligence.

Il s'agit ici encore d'un cas bien caractérisé de *responsabilité sans faute*. M. Saleilles dit justement à ce propos :

« L'article 231 nous offre un nouvel exemple d'un *pur fait de risques* servant de cause à l'obligation d'indemnité *en dehors de toute idée de faute*. Il était de toute justice qu'il en fût ainsi pour les faits si graves autorisés par l'article 229 contre le droit d'autrui et même contre la liberté d'autrui. Celui qui en est l'auteur agit à ses risques et périls ».

Cet article est d'autant plus intéressant que le principe de la responsabilité objective qu'il met en œuvre, est appliqué à l'exercice dangereux, non plus d'une simple faculté d'agir, mais d'un véritable *droit* expressément reconnu dans l'article 229, le *droit de se faire, en certain cas, justice à soi-même*.

Quant aux *articles 179, § 2, 409 et 576* du Code civil allemand, il n'est pas nécessaire que nous nous attachions à les commenter longuement. Tous instituent des applications du même principe de responsabilité *sans faute*.

L'article 833 du Code civil allemand, consacre à son tour d'une manière explicite le principe de la responsabilité par risque. Il est ainsi conçu :

Si un animal a donné la mort à un homme, ou a lésé son corps ou sa santé, ou endommagé une chose, celui qui détient cet animal doit réparer le dommage causé.

Cet article correspond à l'article 1385 de notre Code civil :

Le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

Seulement les principes dont s'inspirent l'un et l'autre article ne sont pas les mêmes :

« Cette responsabilité (celle de l'article 1385 de notre Code civil), dit justement M. H. Rolin (1), a pour base une faute présumée, mais la preuve contraire est admise. Suffit-il d'établir qu'on a pris toutes les précautions requises par la situation ? Ou bien faut-il établir la faute de la victime, le cas fortuit ou la force majeure ? C'est un point discuté.

» Chose curieuse, le législateur allemand a, tout en croyant imiter le Code Napoléon, adopté un système presque opposé au système français. Aux termes de l'article 833, celui qui détient un animal (par exemple le propriétaire, le locataire, l'emprunteur, l'usufruitier) est responsable, d'une manière absolue, du dommage qu'il cause. On a invoqué, outre l'article 1385 du Code français (cité à tort), la nécessité de réparer le dommage causé par les chiens de luxe : cette raison a rendu le législateur allemand sévère pour les propriétaires d'animaux. *C'est un nouveau cas de responsabilité sans faute.* »

L'histoire de l'élaboration de l'article 833 du Code civil allemand confirme cette appréciation.

La première Commission du Code civil, composée exclusivement de juristes, n'avait pas voulu accepter pour cet article 833 le principe d'une responsabilité en dehors d'une faute « parce que, dit l'exposé des motifs, une telle disposition serait contraire à la notion du délit.... et ne serait pas en harmonie avec le système du code » (2).

La Commission du Reichstag ne s'arrêta pas à cette objection et elle introduisit résolument dans l'article 833 le principe d'une responsabilité purement objective, reposant uniquement sur la certitude du risque, non sur la présomption d'une faute (3).

C'est donc au Reichstag que l'on doit le présent article 833 du Code civil allemand.

Cependant, l'application du principe nouveau de l'article 833 à tous les cas sans exception qui se présenteraient dans la pratique, n'éliminait pas toute possibilité d'inéquité. La réforme avait eu pour but de parer aux cas, nombreux sous l'ancien régime de la responsabilité par faute, où le poids du dommage retombait invariablement sur la victime. L'application du nouveau principe avait éliminé automatiquement le plus grand nombre de ces cas ; mais il en restait quelques-uns où la charge de la responsabilité était, sans égard à l'équité, simplement déplacée : le nouvel article 833 avait alors pour seul effet de reporter purement cette charge de la victime sur le propriétaire ou détenteur de l'animal. Ces cas étaient la minorité et il restait toujours en faveur du principe nouveau ce résultat bienfaisant que le nombre des cas de responsabilité contraires à l'équité était, dans ce système du risque, incomparablement moins élevé que dans le système de la faute. Cependant, parmi les cas visés, quelques-uns pouvaient être intéressants : par exemple, lorsque la victime du dommage avait subi celui-ci du fait d'un acte de pure bienfaisance du détenteur de l'animal ; ou encore lorsque le dommage était résulté du fait de l'emploi de

(1) De la responsabilité sans faute, *Revue de droit international et de législation comparée*, 1906.

(2) V. *Motive*, 2, p. 811.

(3) V. SALEILLES, *Obligations*, p. 418, note 1.

l'animal pour l'exercice de la profession de son détenteur et que celui-ci était peu fortuné (1).

Ces divers cas d'inéquité provoquèrent le dépôt au Reichstag d'une série de motions, presque toutes identiques, et ayant pour objet la modification de l'article 833 dans le sens d'un retour partiel à la responsabilité par faute. Telles furent notamment les motions des députés Treuenfels (1905) et Vaerenhorst (23 avril 1907). C'est surtout le groupe des conservateurs, préoccupé principalement des intérêts des petits cultivateurs, qui soutenait le mouvement de réaction contre l'article 833 (2). Le mouvement, d'autre part, était combattu au Reichstag par les socialistes et, en dehors du Reichstag, par la majorité des juristes. L'assemblée des juristes allemands (Deutscher Juristentag) tenue à Kiel discuta, le 11 septembre 1906, deux « avis » (3) préparés par M. Marwitz, conseiller à la Cour d'appel de Kiel, et M. Louis Traeger, professeur à l'Université de Marbourg, et un rapport proprement dit de M. Ennecerus, professeur à la même université, l'une des autorités les plus considérables de la science juridique allemande contemporaine.

Les auteurs des « avis » et du rapport se prononçaient unanimement contre l'idée de modifier l'article 833 du Code civil dans le sens d'un retour à l'idée de responsabilité par faute (principe à ce moment adopté dans un projet du Bundesrat dont nous allons parler). Le sujet fut trouvé assez intéressant pour être soumis à une discussion en séance plénière du Juristentag et en cette séance (11 septembre 1906) l'assemblée ratifia, à une énorme majorité, les conclusions de MM. Marwitz, Traeger et Ennecerus. Elle exprima cependant l'espoir que la jurisprudence saurait, à elle seule, atténuer la rigueur de certaines applications du principe (4).

L'intérêt puissant soulevé dans le monde des juristes, professeurs et magistrats, par la question de la modification de l'article 833, s'expliquait

---

(1) Deux décisions du Reichsgericht (Cour impériale) ont surtout alarmé l'opinion en Allemagne.

La première concernait le cas suivant : Un voiturier avait, par humanité, permis à un chemineau de monter dans sa voiture. Un accident survint : le chemineau fut blessé. Le voiturier fut condamné à des dommages-intérêts envers le chemineau.

La seconde espèce : Un père dont l'enfant est malade va trouver un voisin qui possédait une voiture et le prie de bien vouloir les conduire en ville chez le médecin. Pendant le trajet, à la suite d'une ruade du cheval, le père est précipité hors de la voiture et tué. Le voiturier fut condamné à des dommages-intérêts élevés.

Ces deux décisions ont été vivement commentées au cours de la discussion au Reichstag dont nous allons parler.

(2) Dans son discours prononcé au Reichstag, le 11 janvier 1908, le député socialiste Molkenbuhr a fourni les intéressants renseignements statistiques ci-après :

En 1904, sur 10,266 personnes victimes d'accidents causés par les animaux, 9,773, soit 95 1/2 p. c., avaient été causés par des animaux employés à l'agriculture.

En 1905, sur 10,662 victimes d'accidents causés par les animaux, 9,252, soit 89 p. c., avaient de même été causés par des animaux employés à l'agriculture.

Donc, en moyenne, les 9/10 des accidents causés par des animaux se rapportaient à l'exercice des professions agricoles.

(3) Voyez ces « avis » dans les *Verhandlungen des acht-und zwanzigsten Deutschen Juristentages* (Berlin, Guttentag, 1906), pp. 86 et 115.

(4) Cet espoir ne fut pas réalisé, car la deuxième des espèces ci-dessus rapportées est postérieure (1907) au Juristentag de Kiel. Le fait a été signalé au Reichstag par le secrétaire d'Etat pour la Justice, Dr Nieberding, au cours de la discussion du projet de modification de l'article 833 déposé par le Bundesrat (Reichstag, séance du 11 janvier 1908).

par le fait que, peu de temps avant le Juristentag, les gouvernements fédérés (Bundesrat), cédant aux sollicitations répétées d'une partie des membres du Reichstag, avaient déposé, le 14 avril 1906, un projet consacrant, en modification à l'article 833, le principe d'un retour partiel à la notion de la responsabilité par faute.

La modification projetée était ainsi conçue :

Ajouter à l'article 833 :

Il n'y a pas lieu à dommages-intérêts si l'accident a été causé par un animal domestique aidant son maître dans l'exercice de sa profession et si le propriétaire a usé de la prudence qu'on est en droit d'attendre de lui (*die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat*) ou bien si l'accident se fût produit en dépit de toutes les mesures imposées par la prudence.

On voit sans peine que cette modification rétablissait dans le Code civil le principe de la responsabilité par faute présumée sauf pour les animaux de luxe et les animaux sauvages.

Un grand nombre d'orateurs prirent part à la discussion. En faveur de ce projet, le secrétaire d'État pour la justice, D<sup>r</sup> Nieberding, invoqua principalement des considérations d'ordre social et d'équité. Il signala notamment que l'application de la théorie du risque, qui était à la base de l'article 833 du Code civil allemand, et qui était aussi, d'après lui, « un principe général du Code civil français tout entier » (1) avait permis à la Cour impériale de Leipzig de condamner à des dommages-intérêts le propriétaire d'un animal qui se trouvait employé dans l'intérêt exclusif de la victime. Il combattit, en outre, spécialement les avis du Juristentag de Kiel, en prétendant que la théorie du risque n'était, selon ses expressions, qu'une « déviation arbitraire des principes du droit allemand », « un enfant trouvé d'une autre race introduit subrepticement dans la famille du droit germanique. »

Contre le projet de modification, un député, M. Dove, reprit les arguments juridiques du Juristentag et insista sur une conception différente de l'équité de celle du D<sup>r</sup> Nieberding : c'est le droit de la victime à la réparation qui doit, disait-il, être en toute hypothèse assuré et rendu efficace (2).

(1) Il est à peine besoin de relever la grave erreur d'interprétation juridique contenue dans cette appréciation du D<sup>r</sup> Nieberding.

(2) Le discours du député Dove fut particulièrement remarquable par la logique serrée de son argumentation. Le passage suivant mérite d'être rapporté parce qu'il pose bien, à notre avis, le fondement de la théorie du risque, à savoir la créance légale de la victime à la réparation du préjudice souffert :

« La voix des victimes est rarement entendue, dit M. le député Dove. Un accident se produit ; on doit se demander qui doit équitablement supporter le dommage. On prend comme base le principe de responsabilité par faute et on conclut : « Hors le cas de faute, pas de dommages-intérêts ».

« Il faut faire intervenir un point de vue social : et je considère comme un progrès social que nous soyons arrivés peu à peu de la notion de responsabilité par faute à la théorie du risque ; que nous soyons arrivés à dire :

« Si notre vie économique moderne exige l'utilisation de forces animales ou mécaniques, qui sont » une cause de danger pour la généralité des hommes, *il est équitable que le dommage causé par ces forces soit supporté par celui qui utilise, pour l'exercice de sa profession, l'instrument dangereux.* » C'est là l'idée qui devrait guider toute notre législation. »

Un point important sur lequel partisans et adversaires du projet du Bundesrat furent unanimement d'accord, c'est que, en tout cas, le principe réassumé de la responsabilité par faute ne devrait pas s'appliquer aux dommages causés par les animaux de luxe (1).

Finalement, le projet du Bundesrat fut adopté en première lecture contre les voix des socialistes et radicaux (2). Cette modification était la première qui eût été apportée au Code civil. Il est curieux de noter qu'elle porte précisément sur un principe naguère introduit dans le Code civil par le même Reichstag en dépit des protestations des juristes de la première Commission ; et que maintenant, au contraire, la modification de l'article 833 a pour elle le Reichstag, et contre elle l'opposition de la presque unanimité des juristes allemands contemporains, ceux-ci estimant, comme ils l'ont dit à Kiel, que la « théorie du risque était un progrès juridique » et que « revenir à la notion de la faute comme seul principe de responsabilité, c'était reculer ».

En seconde lecture du projet (Reichstag, séance du 23 janvier 1908), les mêmes arguments et les mêmes principes furent invoqués de part et d'autre. On signala, en outre, la contradiction qu'il y avait entre le projet du Bundesrat, modifiant l'article 833 dans le sens d'un retour au principe de la responsabilité *par faute présumée* et un autre projet du Bundesrat sur la responsabilité en cas d'accidents d'automobile (3), celui-ci entièrement basé sur le principe de la responsabilité *sans faute*. En cette seconde discussion, l'opposition se montra, semble-t-il, plus énergique. Divers amendements furent présentés par les adversaires du projet (4). En conclusion, le Reichstag décida (23 janvier 1908) le renvoi du projet et des amendements à une commission de 14 membres.

Résumant tout cet exposé, on peut dire que la modification de l'article 833 est provisoirement votée par le Reichstag, mais qu'elle a laissé entière, de l'aveu même de ceux qui l'ont défendue, la question de l'application de la théorie du risque aux dommages résultant des accidents d'automobile. Sur ce point, l'opinion du Reichstag et du Bundesrat est définitivement faite, et c'est à ce titre que nous pouvons invoquer en notre faveur, même après les votes des 11 et 23 janvier 1908 du Reichstag, le fait que le Code civil allemand, en son article 833, consacre toujours réellement une application de la théorie du risque.

Enfin, dans son *article 829*, le Code civil allemand fait une dernière

(1) Plusieurs orateurs déduisirent de cette exception, avec une rigueur de logique *qui ne souleva aucune protestation*, que le principe de la responsabilité sans faute, à supposer qu'il vint à être admis également pour les dommages causés *par les choses* et qu'on le tempérât pour ces dommages dans un sens analogue à celui où le projet du Bundesrat tempérait l'article 833, devrait être absolument maintenu pour les automobiles, comme il le serait pour les animaux de luxe.

(2) Il semble que le Reichstag se soit laissé impressionner en toute cette discussion par des arguments d'opportunité et de sentiment plutôt que de raison : il a voulu avant tout empêcher qu'une application du principe pût aboutir à ruiner de petites gens. Il eut pu atteindre ce but, semble-t-il, en adoptant le principe d'un forfait de réparation, forfait variable suivant les cas.

(3) Voir à l'Annexe II, p. 49, le texte de ce projet.

(4) Entre autres, un amendement déposé par le député socialiste Aelbrecht consistant à faire suivre l'alinéa 2 nouveau, d'un alinéa 3 ainsi conçu :

« Celui qui n'est pas responsable du dommage causé, parce qu'il n'a commis ni dol (*Vorsatz*), ni faute (*Fahrlässigkeit*), doit néanmoins réparer ce dommage dans les limites où d'après les circon-

application du principe de la responsabilité basée sur la cause (*Causahaftung*) et cette application est d'autant plus caractéristique qu'elle est établie directement et expressément comme une dérogation au principe de la responsabilité par faute (*Culpahaftung*) qui inspire cette partie du code.

L'article 829 dit en effet :

Celui qui, dans un des cas indiqués aux articles 823 à 826 n'est pas responsable, en vertu des articles 827 et 828, du dommage qu'il a causé, doit néanmoins, en tant que la réparation du dommage ne peut être exigée d'un tiers obligé de le surveiller, réparer le dommage dans les limites où, d'après les circonstances et en particulier d'après la position de l'intéressé, l'équité réclame une indemnité. Toutefois, cette obligation n'a pas lieu dans les cas où elle aurait pour résultat de le priver des ressources dont il a besoin pour son entretien selon sa position sociale et pour l'accomplissement de ses obligations alimentaires légales.

Les articles 823 à 826 et 827-828 auxquels il est fait allusion en cet article organisent la responsabilité et l'exonération de la responsabilité sur la base de la *faute* : l'article 829 envisage formellement un cas qui ne rentre pas dans ces articles, donc un cas de simple responsabilité *par cause* et il consacre cette responsabilité par une obligation d'indemniser la victime. Il est indifférent que, dans le règlement de cette indemnité, il fasse intervenir des considérations d'équité : le fait à retenir, comme le dit M. H. Rolin, dans son étude sur *La responsabilité sans faute* (1), c'est « qu'une atteinte a été portée au principe ancien de l'imputabilité et que cette réforme a été consacrée par le plus grand code de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, fruit des travaux de la science juridique allemande. »

Le même auteur ajoute fort à propos :

Notons d'ailleurs que le *Code fédéral suisse des obligations*, œuvre remarquable, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1883, avait déjà admis le principe nouveau, sous une forme d'ailleurs trop vague, dans son article 58 ainsi conçu : « Si l'équité l'exige, le juge peut, par exception, condamner une personne même irresponsable à la réparation totale ou partielle du préjudice qu'elle a causé. » L'article 59 ajoute que « dans l'appréciation des cas prévus par les articles 56, 57 et 58, le juge n'est pas lié par les dispositions du droit criminel en matière d'imputabilité, ni par l'acquiescement prononcé au pénal. »

D'autre part, le code fédéral conserve, sous d'autres rapports, un caractère pénal prononcé à la réparation. Remarquez notamment l'article 51 : « Le juge détermine, d'après les

stances et en particulier d'après la situation de fortune des intéressés, l'équité réclame une indemnité. Toutefois, cette obligation n'a pas lieu dans les cas où elle aurait pour résultat de le priver des ressources dont il a besoin pour son entretien selon sa position sociale et pour l'accomplissement de ses obligations alimentaires légales. »

(Voir discours Stadthagen, séance du 23 janvier 1908.)

Les députés Spahn (chef du Centre) et Schmidt (Centre) ont déclaré que cette modification leur paraissait mériter d'être examinée et discutée. Elle semble donc avoir des chances d'être adoptée.

Son adoption aurait pour résultat de ne faire encourir une responsabilité sans faute qu'aux personnes largement *solvables*.

Cette solution est assurément illogique au point de vue de la théorie stricte du risque. Elle n'aurait d'ailleurs pas de raison d'être pour les automobiles dont les propriétaires sont, par définition, solvables. L'adoption de l'amendement Aelbrecht ne supprimerait pas ou guère la responsabilité sans restrictions pour les détenteurs des animaux de luxe.

(1) *Revue de Droit international et de Législation comparée*, 2<sup>e</sup> série, t. VIII, 1906. — Nous ne faisons pas nôtre, pour de graves raisons, la justification philosophique personnelle que l'auteur de cette étude donne du principe de la responsabilité objective.

( 64 )

circonstances et d'après la gravité de la faute, la nature et l'importance de l'indemnité ; »  
l'article 55 : « En cas de lésion corporelle ou de mort d'homme, le juge peut, en tenant  
compte des circonstances particulières, notamment s'il y a eu dol ou faute grave, allouer  
une somme équitable à la victime ou à sa famille, indépendamment de la réparation du  
dommage constaté.... » etc.

---