

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 26 DÉCEMBRE 1905.

Proposition de Loi sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles.

DÉVELOPPEMENTS.

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.

Jusqu'à présent, cependant, c'est principalement pour les voitures de luxe comme instruments du 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 chemins de fer. Des véhicules non guidés, se mouvant sur des surfaces accidentées, ne peuvent, sans danger, atteindre de grandes vitesses. Il est insensé de vouloir réaliser sur les routes des vitesses de trains express, et ces vitesses sont cependant parfois dépassées.

L'avantage à retirer des automobiles doit consister, sans doute, dans une augmentation de la vitesse, mais, surtout, dans la régularisation de cette vitesse, en permettant de gravir les rampes sans ralentissement. Une vitesse de 30 à 35 kilomètres à l'heure ne devrait jamais être dépassée sur les routes et cette vitesse maximum ne devrait pas atteindre 15 kilomètres à l'intérieur des villes. Ce sont des vitesses-limites déjà considérables si on les compare à celles que permettrait la traction animale. Elles ne sont admissibles que grâce à la puissance des freins. Le développement de nos chemins de fer à grande et à petite section et de nos tramways rend inutiles des vitesses plus grandes.

On ne peut aller au delà sans danger pour les automobilistes eux-mêmes, et surtout pour les voitures et les piétons. Or, il ne faut pas oublier que c'est pour ceux-ci que nos routes ont été créées. Elles leur sont nécessaires et elles doivent leur rester accessibles en toute sécurité.

Il n'en est déjà plus ainsi aujourd'hui et de trop nombreux accidents ont démontré la nécessité de mesures préventives et répressives.

De toutes parts s'élèvent des protestations. Un jugement rendu, il y a quelques jours, par le tribunal correctionnel de la Seine, constatait que « la vitesse exagérée imprimée aux automobiles par leurs conducteurs et » le peu de souci que ces derniers montrent trop souvent pour la vie des » autres, la fréquence constante des accidents graves et la grande diffi- » culté que le public éprouve à les éviter, constituent pour les voies » publiques un véritable danger permanent contre lequel il est nécessaire » de réagir par une répression sévère. »

Les lois et les règlements de police ont établi des responsabilités, mais les auteurs de contraventions parviennent trop facilement à s'y soustraire. La loi pénale punit ceux qui, par défaut de prévoyance ou de précaution, ont causé des blessures à autrui et la loi civile couvre le dommage matériel; mais la responsabilité des accidents ne pèse pas généralement sur ceux qui en sont véritablement les auteurs.

Le conducteur de l'automobile n'est, le plus souvent, que l'instrument passif de ceux qu'il est chargé de conduire. C'est sur leur injonction directe ou indirecte, c'est pour les satisfaire qu'il atteint des vitesses excessives. Les recommandations de prudence faites par un patron ne sont pas observées quand le préposé, qui dépend de ce patron et qui en tire ses moyens d'existence, a le sentiment qu'elles ne sont pas sincères. En fait, le subordonné exécute la volonté de son patron. D'une manière générale c'est donc au maître à supporter les responsabilités des accidents; or, il échappe à la responsabilité pénale en l'endossant au chauffeur et à la responsabilité civile en se faisant assurer.

L'article 1^{er} de notre Proposition de Loi étend la responsabilité pénale à tous ceux qui font usage des voitures automobiles afin d'éviter que, par des combinaisons trop faciles à réaliser, les automobilistes ne fassent en sorte de n'être pas les propriétaires des voitures dont ils se servent. La loi s'appliquera donc à celui qui emprunte une voiture et à celui qui la prend en location, aussi bien qu'au propriétaire de la voiture. Toutefois, il faut évidemment que l'occupant ait autorité sur celui qui conduit. C'est pour qu'il en soit ainsi que notre proposition reproduit le texte même de l'article 1384 du Code civil, qui décharge de la responsabilité civile les maîtres et commettants qui n'ont pu empêcher l'imprudence d'être commise.

Le second article de la Proposition de Loi vise la responsabilité civile et concerne les assurances.

Autant l'assurance est utile et recommandable lorsqu'elle nous met à l'abri des conséquences dommageables d'événements fortuits, qui déjouent les précautions de la prudence humaine, autant ses effets deviennent nuisibles lorsque, la détournant de son but, on s'en sert pour échapper aux conséquences des fautes que l'on commet. C'est ce que le Sénat a reconnu en frappant de nullité les assurances sur la vie des enfants en bas-âge.

L'automobiliste, entraîné par sa passion de la vitesse, ne peut être retenu que par les responsabilités auxquelles il s'expose. Il faut qu'il lui soit impossible de s'y soustraire. Tel est le but de notre Proposition de Loi.

Proposition de Loi sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles.

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.

PROSPER HANREZ.
E. KEESEN.
ARMAND LIBIOULLE.
AUG. LAMBIOTTE.

Voorstel van wet op de aansprakelijkheid wegens ongevallen veroorzaakt door automobielen.

EERSTE ARTIKEL.

De straffen, waarmede in de politie-verordeningen wordt bedreigd ingeval van overtreding gepleegd door de voerders van motorrijtuigen, alsmede de straffen waarmede wordt bedreigd in de artikelen 418 tot 420 van het Strafwetboek, zijn van toepassing op hen die gebruik maken van die rijtuigen, niet alleen wanneer deze door hen zelf worden gevoerd en geleid, maar ook wanneer de overtredingen of de strafbare daden worden gepleegd door een voerder die bij hen in dienst is of over wien ze macht hebben.

De aansprakelijkheid wegens de hierboven voorziene misdrijven bestaat, tenzij het is bewezen dat bedoelde personen de daad, welke tot deze aansprakelijkheid aanleiding geeft, niet konden beletten.

ART. 2.

Nietig is elk beding van verzekering, ten doel hebbende de eigenaars, huurders of gebruikers van motorrijtuigen te ontslaan van de burgerlijke aansprakelijkheid wegens de ongevallen die eene correctioneel straf of eene straf van enkele politie voor gevolg hadden.