

SÉANCE DU JEUDI 10 JUIN 1909.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON DE FAVEREAU, PREMIER VICE-PRÉSIDENT.

SOMMAIRE. — Analyse des pièces adressées au Sénat. — Continuation de la discussion : 1^o de la proposition de loi de M. Hanrez sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles; 2^o de la proposition de loi de M. Magnette relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles.

La séance est ouverte à 2 heures 15 minutes.

MM. les ministres de la justice, des travaux publics, des sciences et des arts assistent à la séance.

MM. le comte Goblet d'Alviella et le baron d'Huart, secrétaires, prennent place au bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

CONGÉS.

MM. le baron Gaston de Vinck et Steurs, indisposés, demandent un congé.

— Ces congés sont accordés.

COMMUNICATIONS.

MM. le baron Orban de Xivry, Vandeveldé, empêchés; le vicomte Simonis, retenu par des devoirs de famille; Léger, retenu par affaire pressante; le comte d'Kint de Roodenbeke, empêché, s'excusent de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

— Pris pour information.

PÉTITIONS.

Le Sénat a reçu les pétitions suivantes :

1. Le conseil communal de Falisolle proteste avec énergie contre le projet de loi Woeste relatif aux écoles normales, provinciales et communales, et émettent le vœu que les Chambres législatives le rejettent lorsqu'il leur sera soumis.

Même pétition du conseil communal de Tirlemont, des président et secrétaire de l'association libérale d'Auderghem, des président et secrétaire de l'université populaire d'Auderghem.

— Renvoi à la commission qui sera éventuellement chargée d'examiner le projet de loi y relatif.

2. Les président et secrétaire du comice agricole de Dixmude prient le Sénat de défendre les intérêts belges et surtout nos produits agricoles, sérieusement menacés par les propositions de modifications au tarif douanier présentées à la Chambre des députés de France.

Les pétitionnaires craignent que les transactions des produits agricoles, déjà si lourdement atteints par les droits d'entrée fixés en 1892, ne soient vouées à une ruine certaine en cas d'adoption des mesures proposées par la commission du tarif douanier de France.

— Renvoi à la commission des pétitions.

CONTINUATION DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE : 1^o SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. HANREZ SUR LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS OCCASIONNÉS PAR LES VOITURES AUTOMOBILES; 2^o SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. MAGNETTE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES ET CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES.

MM. le président. — La parole est continuée à M. Berryer.

M. Berryer. — Messieurs, j'avais commencé hier à essayer de me dégager de la série des syllogismes, déduits avec un art parfait et auquel tout le monde a rendu hommage en cette enceinte, par l'honorable ministre de la justice, syllogismes dans lesquels il s'était efforcé de m'enfermer.

Je crois avoir réussi à démontrer que si le système de l'article 1385 était ingénieux, ce n'était pas un escamotage, et que c'était à très juste titre que, comme le disait M. Braun, nous demandons l'insertion de l'amendement que nous présentons dans l'article 1385.

Je rappelais, après M. Braun, divers exemples, divers cas d'application, desquels il semblait résulter que si le législateur de 1804 s'était trouvé devant la situation d'aujourd'hui (M. Wahl l'avait dit avant nous), il n'aurait pas l'article autrement que nous demandons au Sénat de l'écrire.

Je regrette de ne pas voir à son banc l'honorable M. Magis, car j'ai vu, en lisant les *Annales* de vendredi, qui nous ont été distribuées hier, qu'il avait bien voulu soumettre un cas à mon sens juridique en me demandant de le résoudre. Bien qu'il ne soit pas encore là, je suis obligé de répondre à sa question maintenant, de crainte de mettre trop de désordre dans mon discours. Il pourra, d'ailleurs, lire ma réponse aux *Annales*.

Voici le cas que me soumettait l'honorable sénateur : Supposons, disait-il, l'amendement de M. Berryer en vigueur : Je conduis mon automobile, je rencontre des chevaux emballés, un accident se produit. Le propriétaire du cheval invoque contre moi la présomption de faute de l'article 1385 modifié par vous, j'invoque de mon côté contre le propriétaire du cheval ce même article 1385. *Quid de jure?* Puis-je être condamné? La réponse est simple : Dans ce conflit de présomptions, les deux présomptions de faute se neutralisent, ou, si vous le voulez, il y a faute partagée, puisque chacune des actions est, dès l'origine, chargée d'une présomption de faute en vertu de la loi. Veut-on après cela démontrer que les fautes doivent être dosées dans une proportion différente? L'une des parties se prétend-elle plus victime que coupable? Elle aura à le prouver, et l'article 1385 lui donnera cette faculté. (M. Magis prend place à son banc.)

Je vous demande pardon, monsieur Magis, je répondais précisément à la question que vous avez bien voulu me poser. Je l'ai fait avant que vous soyez entré dans la salle parce que l'ordre de mon discours m'y obligeait. Je pense que je vous donnerai complète satisfaction.

M. Magis. — Je regrette de n'avoir pu arriver plus tôt pour vous entendre. Je lirai votre réponse avec intérêt.

M. Berryer. — Je vous remercie. Je n'attendais pas moins de votre amabilité. (Interruption de M. Delannoy.)

Si vous n'êtes pas propriétaire, monsieur Delannoy, c'est un autre cas, c'est le cas de l'alinéa 5 de mon amendement; j'y viendrai dans quelques instants.

Rencontrant l'honorable M. Braun, qui disait que nos présomptions sont arbitraires, qu'elles sont trop rigoureuses, j'ai répondu : Ces présomptions sont conformes à ce que l'expérience nous a révélé. Si nous abordions pour la première fois la question de l'automobile, et si, jusqu'à présent, nous n'avions pas vu rouler les automobiles, si nous n'avions pas eu des leçons de choses, les antécédents judiciaires, on pourrait peut-être nous reprocher de légiférer en aveugles. Mais il n'en est pas ainsi, dix années d'expérience nous ont donné leurs instructions. Je crois pouvoir retenir que le propriétaire s'est montré assez souvent en faute à raison de son fait ou de celui de sa machine pour qu'on puisse le charger sans injustice d'une probabilité de faute. Le législateur n'a jamais demandé autre chose pour instituer une présomption légale.

Soyons de bon compte. Lorsque le législateur de 1804 a chargé les propriétaires de chevaux de la présomption qui est aujourd'hui l'article 1385 du Code civil, avait-il plus de raison de penser que les accidents seraient dus à la faute du propriétaire que nous n'en avons en concluant, après dix ans d'expérience et de fonctionnement, contre les automobiles?

Dans ces conditions, la présomption entraînant avec elle le renversement de la preuve me paraît être suffisamment justifiée.

Ce n'est pas le droit commun, dit-on; laissez-nous le droit commun ! Telle est l'objection qu'on nous répète comme objection principale.

L'honorable M. Braun l'a rencontrée. Il y a plusieurs droits communs dans le Code. Il y a celui de l'article 1582, celui de l'article 1583, celui de l'article 1584 et celui de l'article 1585.

Nous ne connaissons pas un crime de lèse-droit commun, parce que nous croyons qu'une catégorie de citoyens s'est suffisamment individualisée comme présentant un ensemble de devoirs et de droits pour les ranger sous un article du Code plutôt que sous un autre.

Nous ne créons pas là un droit d'exception, encore moins de proscription contre des individus déterminés. Nous détachons une tranche de vie ou d'activité et nous la soumettons à un régime approprié. M. Magnette a invoqué très à propos à ce sujet la réglementation et responsabilité spéciales auxquelles se trouve soumise l'activité commerciale des négociants en denrées alimentaires.

Il n'est rien qui nous affecte d'une myopie plus accentuée que l'habitude. L'habitude fait qu'on vit dans un milieu continu de risques et de présomptions légales sans s'en apercevoir. Certains d'entre vous, qui sont automobilistes et qui repoussent le risque que nous voulons leur imposer, ne voient pas les présomptions autrement redoutables et rigoureuses qui pèsent sur eux sous le régime du Code civil pur et simple.

L'article 1584, qui rend le commettant responsable d'un fait de son préposé, est autrement exorbitant que ce que nous vous demandons de voter.

Comment a raisonné, quant à cette responsabilité, le législateur de 1804 ?

Le plus souvent, s'est-il dit, quand un préposé commet une faute, c'est qu'il a été mal choisi ou mal surveillé par son patron. Dès lors, je vais inscrire dans la loi que toujours je rendrai le commettant responsable des faits et gestes de son préposé. Où cela nous conduit-il dans la pratique ?

Ecoutez, vous qui protestez contre les charges que vous subiriez si l'on étendait l'article 1585.

Cela conduit les patrons, les sociétés anonymes, tout qui loue l'activité d'autrui, à être responsables civilement, non seulement de leurs délits, mais de ceux de leurs préposés.

J'ai plaidé dernièrement à Liège une affaire qui a fait un certain bruit. C'était dans une usine ; un ouvrier, pris pour un jeune apprenti d'une passion malsaine et ne réussissant pas à la satisfaire, l'abat dans la cour de l'usine de deux coups de revolver.

On met le patron en cause et on lui dit : vous êtes responsable du fait de votre préposé. Votre préposé, l'ouvrier le plus âgé, a commis un crime dont vous devez réparation. Et le patron de se défendre et de dire : Non, je l'ai choisi comme je pouvais, je n'étais pas à même d'apprécier son état mental, je ne pouvais m'imaginer qu'un jour surgirait dans la cervelle de cet homme une passion malsaine.

C'est là un risque qui dépasse le risque que j'ai voulu accepter.

Les tribunaux ont décidé que le patron était responsable. Est-ce que vous croyez que cette présomption se justifie plus que la présomption qui pèsera à charge du propriétaire d'automobile, déclaré responsable des faits et gestes de son conducteur ?

Vous êtes responsable en vertu de l'article 1584 de ce que le préposé, le commis, l'employé, l'ouvrier, le domestique, n'importe quelle personne qui est à votre service commet une faute, non seulement sur vos instructions, ce qui est absolument logique, mais une faute à votre insu, ou même malgré votre défense. Dès qu'il est dans l'exercice de ses fonctions, vous êtes responsable en vertu de la loi.

On a plaidé d'autres affaires dans l'ordre d'idées que j'indique où je me place en ce moment.

Je regrette de ne pas voir à son banc l'honorable M. Wiener, car je l'aurais convié à se rappeler ce restaurateur du Kursaal d'Ostende, qui avait engagé un domestique qui fut poursuivi pour s'être rendu coupable d'un vol de bijoux excessivement important. Ce restaurateur n'avait certainement pas engagé ce domestique en le chargeant de voler ; il l'avait engagé uniquement pour servir ses clients. Il avait peut-être expérimenté ses aptitudes pour se convaincre qu'il était en mesure de circuler entre les tables, sans froisser les soieries des dames et sans répandre sur leurs épaules les sauces dont le parfum pourrait ne pas convenir.

Il est clair qu'il n'avait pas engagé ce garçon pour voler ; il pouvait invoquer qu'il l'avait suivi, surveillé, épié. Néanmoins, celui-ci a volé, et le tribunal de Bruges et la cour d'appel de Gand, à deux reprises, ont déclaré ce restaurateur du Kursaal d'Ostende civilement responsable des faits et gestes de son préposé et de son abus de fonctions qui lui avaient été confiées. Voilà une présomption autrement lourde qui pèse sur nos

épaules depuis un siècle, que celle que nous voulons faire peser sur l'automobilisme !

Seulement, on s'y est habitué insensiblement. Il existe d'autres présomptions dans la loi et dans le Code civil. Que dites-vous de la présomption qui rend le locataire responsable vis-à-vis du propriétaire de l'incendie de son immeuble ? Un incendie éclate, le propriétaire voit brûler son immeuble et il a le droit de dire au locataire : c'est votre faute. Celui-ci a beau répondre : Je n'ai rien fait, démontrez ma faute. Le propriétaire ripostera : Je n'ai pas à démontrer votre faute, en vertu de l'article 1733 du Code civil, vous êtes en faute *ipso facto*.

L'immeuble que je vous avais confié a brûlé ; vous êtes responsable, à moins que vous montriez le vice de construction, le cas fortuit, le cas de force majeure.

Pourquoi le législateur a-t-il raisonné de la sorte ? Parce que, le plus souvent, il arrivera que de fait c'est le locataire qui est la cause de l'incendie.

C'est une règle à laquelle il peut y avoir des exceptions. Eh bien, lorsqu'on se trouvera en présence d'une exception, ce sera au locataire à prouver qu'il est entré dans le domaine de l'exception. Il en est de même en matière d'automobilisme lorsque nous demandons la présomption de la faute. Le plus souvent, l'accident sera dû à celui qui se trouve dans l'automobile, — c'est le chauffeur ou c'est le propriétaire si c'est lui qui la conduit. — On peut se tromper ; il arrivera des cas où la règle n'aura pas sa raison d'être, où l'on se trouvera sous le régime de l'exception. La présomption n'est pas péremptoire, ni ce que les juristes appellent *juris et de jure*. On peut s'en décharger à condition de faire la preuve ou du cas fortuit, ou du cas de force majeure, ou du cas de faute d'autrui.

Messieurs, je crois en avoir dit suffisamment pour justifier cette présomption de faute que nous vous demandons aujourd'hui d'introduire dans la loi.

Seulement, d'aucuns nous disent : Vous voulez une présomption, soit ; mais pourquoi voulez-vous une présomption qu'on ne puisse renverser que par la preuve directe et non pas d'une présomption qu'on puisse renverser par la preuve indirecte ? Pourquoi celui qui est présumé en faute devra-t-il établir le cas de force majeure, la faute de la victime ou d'un tiers ?

M. le ministre vous a introduits sur ce terrain ; il vous y a conduits à loisirs et il est arrivé naturellement à cette conclusion que notre système était d'une sécurité outrée.

Messieurs, s'il fallait faire une concession, c'est sur le terrain de ce paragraphe qu'on pourrait la faire. S'il en est d'entre vous qui ne sont pas disposés à charger le propriétaire de faire cette preuve directe, il ne tiendra qu'à eux, lorsqu'on mettra notre amendement au vote, de ne pas voter ce paragraphe. Et si l'on ne vote pas ce paragraphe, qui dit que le propriétaire doit faire directement la preuve du cas fortuit, qu'est-ce qui en résultera ? Il en résultera que l'article 1585 restera purement et simplement tel qu'il est appliqué aujourd'hui par la jurisprudence.

Notre silence voudra dire que nous considérons que la jurisprudence s'est engagée dans la voie qui convient et qu'il n'est pas nécessaire de voter un paragraphe de plus, puisque cette application résulte des décisions unanimes de nos cours et tribunaux. L'honorable M. Braun vous a rappelé hier les principales décisions qui sont intervenues à cet égard et je n'ai donc rien à ajouter.

Je dois cependant vous rappeler, messieurs, pourquoi je réclamaï la preuve directe et pourquoi je ne me contenterais pas d'une preuve indirecte.

Messieurs, je ne me contente pas d'une preuve indirecte, parce que je crois que la preuve indirecte n'étant pas admise pour les chevaux, ne doit pas être admise pour les automobiles. Lorsque le propriétaire d'un cheval, d'un chien, d'un chat, de n'importe quel animal, est poursuivi, de quoi doit-il répondre ?

Il ne suffit pas qu'il dise, comme l'honorable M. Braun l'a fait remarquer :

« J'ai mis en circulation un cheval de tout repos ; j'ai pris sur lui tous les renseignements que je pouvais recueillir ; je l'ai attelé dans les meilleures conditions ; je l'ai confié à un cocher expérimenté ; je l'ai fait sortir à une heure et dans des conditions extrêmement favorables. Vous voyez que je n'ai commis aucune faute. »

Ce n'est pas suffisant. Il doit établir aujourd'hui qu'il y a eu tel cas fortuit ; qu'il y a eu, par exemple, une fusée qu'on a fait éclater brusquement sous les jambes du cheval, d'où l'emballement de l'animal ; ou bien qu'un enfant est venu exciter l'animal, ce qui est bien la faute de la victime et l'explication de la ruade ; ou bien encore un autre cas fortuit ou un cas de force majeure. Voilà la preuve qu'il doit faire.

On pouvait se demander pourquoi en matière d'automobile on devrait être plus large. L'automobiliste dit : Mais voyez, je n'ai pas commis de faute. J'allais à la vitesse réglementaire, je roulais dans une agglomération, non pas à 10, mais à 8 kilomètres à l'heure, et comme c'était la nuit, j'avais allumé mes phares, qui répandaient sur la route une lumière aveuglante. Que voulez-vous de plus ? Je n'ai pas commis de faute !

A cela, nous répondons, — et ici nous sommes d'accord avec tous les civilistes, au premier rang desquels M. le ministre de la justice s'honore d'être à très juste titre, — nous répondons, dis-je : Ce n'est pas suffisant. Vous voulez faire une preuve négative, qui n'est jamais complète ; il peut y avoir des éléments qui nous échappent et que nous ne devinerons pas.

Il y a dans les choses des flux et des reflux ; il y a surtout dans les événements qui se succèdent trop rapidement des choses mystérieuses et inconnues, du moins pour nous ; vous les connaissez peut-être, vous, automobilistes, qui avez été mêlés à l'accident, mais vous ne les révélez pas. Dès lors, votre démonstration n'est pas complète, et, de même que, en matière pénale, il continue à peser sur celui qui est l'objet d'un non-lieu une sorte de suspicion tant que la justice n'a pas saisi le vrai coupable, de même, en matière civile et en matière de responsabilité, j'essayerais même de produire une preuve négative qu'il continuerait à peser sur moi une sorte de suspicion tant que je n'aurai pas mis le doigt sur la cause.

Et pourquoi, messieurs, importe-t-il au point de vue pratique que je mette le doigt sur la cause et comment puis-je répondre ici à l'objection que me faisait M. Braun, me disant : Votre système est de beaucoup inférieur au mien à raison du cas fortuit que vous ne couvrez pas et que je couvre ? Eh bien, il importe de mettre le doigt sur la cause, de montrer le corps du délit pour permettre à la discussion de s'établir et de se développer.

Si le propriétaire se contente de dire : « Je n'ai pas commis de faute », le procès est immédiatement terminé ; mais si le propriétaire dit : « C'est ma direction qui s'est brisée, c'est mon pneu qui a éclaté, c'est mon frein qui n'a pas fonctionné », alors il a montré la cause, et la victime, quand le mal aura été localisé, quand on se trouvera vraiment devant le pivot de la difficulté, pourra discuter, pourra demander l'expertise, pourra démontrer dans quelle mesure le cas fortuit, le cas de force majeure ou la faute d'un tiers sont mêlés d'éléments impurs et sans vertu libératrice, parce que la faute elle-même du propriétaire sera intervenue à côté et en même temps que le cas fortuit, que la force majeure et que la faute de la victime.

Il importe que ces événements soient spécialisés, il importe qu'ils soient mis en évidence, et ils ne peuvent l'être — non par la victime qui a été brusquement abattue par une automobile — que par le propriétaire.

C'est pourquoi je pense que la preuve directe conduit à des résultats autrement décisifs que la preuve indirecte.

Je passe à un autre ordre d'idées : M. le ministre m'a reproché de mettre seulement en cause le propriétaire d'un véhicule automobile et de ne pas mettre en cause le conducteur. Il m'a dit que l'on arriverait de cette façon à des conflits, à des incohérences de décisions.

Il pourra arriver, disait M. le ministre, que le conducteur actionné, d'après l'article 1382, soit acquitté et que le propriétaire actionné, d'après l'article 1385, soit déclaré responsable.

Je m'incline avec déférence devant les critiques de l'honorable ministre. Je lui ai donné satisfaction dès hier par la retouche que j'ai fait subir à mon amendement. J'ai procuré à l'honorable ministre la satisfaction que M. Magnette avait procurée à son tendre ami M. Vandenpeereboom, que je regrette de ne pas voir à son banc. (Rires.)

Je constate que notre amendement, ayant été favorisé de la collaboration de M. le ministre, aura un mérite de plus, car, le conducteur étant toujours dans la cause, ces conflits de décision ne pourront pas surgir. Je dois vous confier que ce n'est pas par hasard que j'ai mis le propriétaire en cause sans parler du conducteur ; j'ai voulu suivre de plus près le Code civil, qui met en cause le seul propriétaire. J'ai estimé aussi qu'il était assez inutile de juxtaposer, à côté de la solvabilité du propriétaire, l'insolvabilité du conducteur.

Cependant, je ne dissimule pas qu'il pourrait y avoir intérêt à ce que le conducteur et le propriétaire fussent tous deux à la cause ; que ce propriétaire, qui pourrait ne pas avoir été dans son automobile au moment de l'accident, puisse s'expliquer clairement et recevoir pour sa défense les renseignements du conducteur. En conséquence, je me range complètement à l'avis de l'honorable ministre de la justice.

Puisque j'en suis à parler du texte, permettez-moi, venant à l'objection de l'honorable M. Delannoy, de vous expliquer le dernier paragraphe de mon amendement. Dans le premier paragraphe, je mets donc en

cause le propriétaire et le conducteur ; dans le second paragraphe, j'indique que c'est la preuve directe du cas fortuit qui doit être faite ; et dans le troisième paragraphe, je règle la situation des tiers qui pourraient être en possession de l'automobile.

Le Code civil, pour les chevaux, dit que sont responsables, le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert. « Celui qui s'en sert » pourrait être dans notre cas une location dangereuse parce que, tels qu'ils sont appliqués par la jurisprudence, ces termes doivent s'entendre de tout ce qui recueille un profit ou un agrément de l'usage de l'objet. Et dès lors, nous devons craindre de voir l'invité reconduit à la gare dans l'automobile de son hôte être mis en cause pour un accident qu'aurait provoqué l'automobile, alors qu'il n'en pourrait mais, et alors que la victime préférerait peut-être se trouver en présence du propriétaire de l'automobile plutôt que de cet invité d'occasion qui peut être même un étranger.

De même je ne pouvais pas penser à retenir sous la responsabilité de l'article 1385 celui qui, accidentellement, temporairement, retire quelque profit d'une automobile, par exemple, celui qu'on appellerait improprement le locataire d'un taxi ou le locataire d'un autobus. Et même M. De Mot me disait hier qu'on avait dirigé contre mon amendement cette critique que celui qui occupe une place dans un autobus pourrait être poursuivi comme étant responsable des conséquences d'un accident causé par ce véhicule. C'est là, messieurs, une bonne plaisanterie, mais ce n'est pas autre chose.

Il ne faut pas avoir examiné mon texte de près pour penser que cette objection puisse être méritée. Celui qui est dans l'autobus n'a pas la libre et absolue disposition de l'autobus. Il n'a pas loué l'autobus, il a loué une place. L'autobus suivra son parcours, il n'aura pas le droit de le faire aller à gauche ou à droite dans des conditions plus ou moins dangereuses. Celui-là donc est un tiers absolument étranger à l'accident, et c'est la société propriétaire de l'autobus qui reste responsable.

Dans l'hypothèse que prévoit mon texte, nous nous trouvons au contraire en présence d'un détenteur qui a reçu pour ainsi dire une autorité absolue sur l'automobile. Je m'adresse à un garage et je loue pour deux mois une automobile avec un chauffeur. Quid ? Dans ce cas-là, l'automobile est complètement à ma charge et c'est l'objet du dernier paragraphe de mon amendement : « Si au moment du fait dommageable, le véhicule automobile est détenu par une autre personne que le propriétaire en vertu d'une convention qui lui en a transféré l'exclusive disposition, le propriétaire pourra être mis hors cause, etc. etc. »

Je me suis bien gardé de spécifier « le locataire », parce qu'il pouvait y avoir d'autres conventions que je ne connais pas. L'honorable M. Magnette disait qu'il y a l'usager, l'usufruitier, il peut y avoir d'autres contrats innommés, à l'infini.

Mais, ce qui importe, c'est de savoir celui qui est le maître, celui qui envoie l'automobile où il veut, avec qui il veut, dans les conditions de péril ou de prudence qu'il choisit.

Je crois avoir donné satisfaction à l'honorable M. Delannoy.

M. Delannoy. — Pas tout à fait. Si vous me confiez une automobile pendant quelques heures pour faire une excursion, est-ce le propriétaire qui est responsable ?

M. Berryer. — Parfaitement, c'est le propriétaire qui, dans ce cas-là, est responsable. Il est inadmissible que je vous prête la chose occasionnellement, pour une promenade, et que le piéton ou le malheureux que vous écrasez puisse devoir s'adresser à vous plutôt qu'au propriétaire.

Dans ce cas-là, évidemment, le propriétaire continue à détenir son automobile par personne interposée. Il n'en a plus que la possession matérielle. Mais il est incontestable qu'il en conserve ce qu'on appelle en droit : l'anima du propriétaire et l'anima du détenteur. Si je vous procure le plaisir de mon automobile, conduite par mon chauffeur pour la durée d'une excursion, il me paraît que le risque ne peut être déplacé et doit continuer à peser sur moi. Votre possession est trop précaire et trop provisoire pour décider autrement.

Il en est de même en matière de préposé.

Je suppose que je vous transmette mon employé pour vingt-quatre heures ; si, dans l'exercice des fonctions que je lui ai confiées chez vous, il se permet un excès quelconque, la responsabilité retombe sur moi, patron.

Je passe à un autre ordre d'idées et je crois que ce sera le dernier.

M. Lafontaine. — Qu'en sera-t-il du voyageur qui prend un auto-taxi à la gare.

M. Berryer. — Dans ce cas, il ne choisit pas le conducteur. Le conducteur est le préposé du propriétaire ou de la société propriétaire de l'automobile.

Le voyageur est son maître en ce sens qu'il peut lui ordonner d'aller à la gare du Nord ou à la gare du Midi, mais son autorité s'arrête là. Il est inadmissible que dans pareil cas on puisse être déclaré responsable des accidents. On peut du reste avoir affaire à des insolubles.

Remarquez que mon texte prévoit que le propriétaire pourra être mis hors cause, mais ne dit pas « devra être mis hors de cause ».

La victime peut ignorer les rapports de droit qui existent entre le propriétaire et cette personne; elle a toujours le droit de mettre en cause le propriétaire. Il appartient à celui-ci de s'expliquer et de révéler l'existence du contrat intervenu avec un étranger et, alors seulement, les tribunaux le mettront à couvert.

Il est un autre argument de l'honorable ministre qui est de nature à impressionner. Il consiste à dire : on ne doit pas considérer les dispositions du Code civil « toutes nues ». On a employé plusieurs fois déjà cette expression.

Mais prenez donc le cortège des décisions intervenues.

Voyez la flexibilité du droit et rendez-vous compte de ce que ces dispositions sont devenues entre les mains des magistrats, sous la pression des nécessités de l'heure présente. Sans doute, il n'y a pas de présomption légale, mais n'oubliez pas que le magistrat peut décider d'après les présomptions humaines, précises et concordantes, et ces présomptions, il a le droit de les appliquer et il les applique largement.

Or, c'est précisément ce dont je ne veux pas, et au point de vue de l'automobilisme comme au point de vue de la victime; j'aime mieux la présomption légale que les présomptions judiciaires et humaines.

Si j'ai causé un accident d'automobile, je ne veux pas être condamné d'après des préjugés, je ne veux pas que ma condamnation soit une question de tempérament ou dépende, dans une mesure quelconque, — si faible soit-elle, — de ce que le magistrat est un autophobe ou un autophile. Je crois qu'il ne convient pas, lorsqu'un état de choses s'est élucidé par une expérience de dix ans, de laisser continuer à fonctionner cette jurisprudence progressive à laquelle on a rendu hommage avec raison. Cette jurisprudence a adapté la loi à plus d'une situation fort difficile; elle a évité plus d'une injustice. Il n'empêche qu'elle doit être limitée au point de vue de sa portée comme de sa durée.

Je crois que la jurisprudence progressive a aujourd'hui accompli son œuvre et que c'est au législateur à entrer maintenant en scène et à dire, s'inspirant des leçons de l'expérience, ce que doit être la loi et de ne plus le laisser dire au magistrat.

On pourra objecter que la situation revient au même. Non, messieurs, elle ne revient pas au même.

J'ai, dans les magistrats de mon pays, dans leur intelligence, dans leur intégrité, la plus grande confiance, mais il m'est permis cependant, messieurs, d'avoir une certaine défiance. Ce sont des hommes comme les autres. Partout où il y a les hommes, il y a de l'hommerie, a dit Montaigne, et les magistrats ne sont pas plus exempts d'hommerie que les autres.

Il ne peut être que, d'après la jurisprudence de certains tribunaux, les conditions locales, la présence au siège de tel ou tel autre magistrat, les tendances ambiantes, les solutions quant aux responsabilités puissent différer. Cette instabilité se produit aujourd'hui et elle est au plus grand détriment de tout le monde.

Ce n'est pas toujours la victime qui en subit les conséquences, mais souvent le propriétaire de l'automobile. Aujourd'hui que se passe-t-il?

Il n'est pas douteux que certains magistrats, quand ils ont à juger un accident d'automobile, voient rouge. Ils ont le vertige et croient qu'ils ont pour mission de prendre des mesures d'intimidation, de faire en sorte que par des condamnations épouvantables qu'ils font peser sur les épaules de ceux qui comparaissent, les autres reçoivent de salutaires avertissements.

Est-ce que les propriétaires d'automobiles trouvent cette situation admirable? Je rappellerai qu'un tribunal — je ne veux pas dire lequel — a prononcé récemment, du chef de dommage moral, une condamnation très lourde contre un automobiliste qui avait écrasé une petite fille.

Alors que généralement la peine morale, l'affliction ne se traduisant pas par des allocations considérables, le tribunal a alloué aux parents de la victime une somme de 15,000 francs de dommages et intérêts, tandis que le taux ordinaire du dommage moral au même tribunal est de 2,000 à 5,000 francs par accident.

A quoi attribuer cette sévérité, sinon à l'exaspération que provoquent les automobilistes contre lesquels on pense, à défaut de lois existantes, devoir organiser une sauvegarde du public.

Ne vaut-il pas mieux la sérénité d'une loi que la conviction que c'est au moyen des sentences les plus rigoureuses, au point parfois d'être injustes, que l'ordre sera rétabli?

Beaucoup d'entre vous, en conversation, m'ont fait cette objection : « Vous avez plaidé dans des affaires d'automobiles, vous connaissez les jugements intervenus dans des procès plaqués par vos confrères; pourriez-vous me citer un seul cas où la victime n'a pas été indemnisée? Tous les accidents, malgré ce que vous prétendez, ne sont-ils pas aujourd'hui réparés? »

Non pas, messieurs! Cet argument n'est qu'un trompe-l'œil. Que se passe-t-il en réalité? C'est que les accidents les plus flagrants, ceux qu'on peut qualifier sensationnels et qui coïncident avec une mort d'homme ou des blessures graves et qui donnent lieu à une poursuite correctionnelle, ceux-là sont réprimés, pour ceux-là le dommage est réparé, et des condamnations plantureuses en dommages-intérêts s'ensuivent.

Mais les petits accidents, messieurs, les accidents moyens, ceux pour lesquels il n'y a pas eu de poursuites correctionnelles, êtes-vous convaincus qu'ils sont réparés intégralement, ou bien ne croyez-vous pas, au contraire, que ce qui se passe est ceci? C'est l'agent d'assurances se rendant chez les victimes ou chez les parents des victimes et allant dire :

« Le droit commun vous charge d'une difficulté de preuve presque insurmontable. Ne plaidez pas, transigez. Ma société d'assurances veut bien vous offrir une telle somme, car le droit est du côté de l'automobiliste. » Les sociétés d'assurances paraîtront encore généreuses, et la victime, ou bien les héritiers auxquels elles s'adressent, se contenteront d'accepter et considéreront qu'il vaut mieux se contenter de la somme faible ou médiocre qu'on offre, plutôt que d'aller en justice et de revenir les mains vides.

Voilà de quelle façon, je pense, les accidents sont tous réparés aujourd'hui. Les accidents solennels, je veux dire ceux qui frappent l'opinion publique, sont réparés complètement; les autres ne le sont pas ou ne le sont qu'insuffisamment.

M. le ministre de la justice m'a aussi objecté qu'avec le système du renversement de la preuve, avec la suppression du forfait, aucune espèce d'assurance ne sera plus possible.

M. Braun lui a déjà répondu. Il lui a dit : « N'y a-t-il donc pas aujourd'hui l'assurance pour les voitures et les animaux où le risque est indéfini? » Je pourrais dire à mon tour : Voyez la loi autrichienne. Si je ne me trompe, elle crée une responsabilité très lourde, sans l'atténuer par le forfait. Les Autrichiens ont donc surmonté ces difficultés d'assurance.

Puis, pourquoi une différence entre demain et aujourd'hui?

Comment aujourd'hui les propriétaires d'automobiles s'assurent-ils?

Hier, dans le train, je conversais avec des automobilistes et je leur demandais s'ils faisaient couvrir tout leur risque. Tous m'ont répondu qu'ils n'étaient assurés qu'à concurrence d'une certaine somme et non pour un risque illimité.

Les modalités pourront persister sous le régime de l'article 1385 tel que je convie le Sénat à le rédiger.

Je rencontre enfin le reproche qui m'a été le plus sensible parmi les objections que m'a adressées l'honorable ministre de la justice, qui a été envers moi d'une gentillesse et d'une amabilité dont je ne saurais assez le remercier, mais dont la démonstration, d'une rigueur absolument mathématique et d'une froide logique, n'était pas aussi courtoise que la parole, malgré qu'elle n'en pouvait mais! L'honorable ministre m'a donc reproché à un moment donné d'avoir, sans y prendre garde, donné mon approbation à un système qui serait plus rigoureux et plus draconien que celui de l'honorable M. Braun.

Ce reproche m'avait laissé anxieux au moment où l'orateur a interrompu son discours.

J'avoue que j'avais hâte d'entendre M. le ministre arriver à la démonstration promise, tout en faisant cette réflexion que mon erreur — si erreur il y avait — aurait été partagée par des esprits avisés, notamment par M. Vandeppeereboom, par M. Magis, et par plusieurs autres membres de l'assemblée qui s'étaient plu à dire que ma solution était beaucoup plus tempérée que celle de M. Braun.

J'ai vu avec satisfaction que l'argument de l'honorable ministre consistait à dire : M. Braun réserve le droit comme pour l'indemnité intégrale; il ne donne que l'indemnité forfaitaire quand on invoque le droit spécial. Votre système, c'est toujours l'indemnité intégrale. Il y a donc là bénéfice.

Ce bénéfice est un bénéfice dont il n'y a pas lieu de tenir compte, parce que l'option entre le droit commun et le droit forfaitaire n'est pas pour l'auteur de l'accident, mais pour la victime.

La victime ne choisira jamais le droit commun que lorsqu'il y aura une condamnation pénale et que lorsqu'elle sera certaine que la preuve sera faite. La différence ne peut guère se traduire en faveur de l'auteur du dommage.

J'en ai ainsi terminé. Je pourrais évidemment reprendre le discours de M. Braun et comparer la théorie du renversement de la preuve avec la théorie du risque, mais j'en ai dit assez, même trop.

Je suis d'accord avec l'honorable M. Braun pour admettre que ce que je propose n'est peut-être pas aussi bien agencé que le système préconisé par la commission en ce qui concerne le cas fortuit.

M. Braun arrive peut-être à une perfection plus grande, certainement à une complication plus gênante. J'estime que nous devons nous contenter de faire régner dans la société le moins d'injustice possible; il me semble qu'avec le renversement de la preuve la plus grande partie des injustices se trouvera réparée.

Nous pensons que la solution par l'article 1585 est une solution logique, transactionnelle et, dès lors, une solution acceptable.

Je vous ai indiqué, messieurs, dans mon discours de vendredi que cette solution était acceptée par les automobilistes en Allemagne, je ne sais pas si j'ai ajouté qu'elle est admise par la majeure partie des automobilistes français. Il en est de même en Suisse, où l'avocat Martin a proposé un système qui consiste à étendre aux automobiles les dispositions édictées pour les dommages causés par les animaux.

En finissant, je veux encore attirer votre attention sur un point que l'honorable M. Braun et l'honorable M. Magnette ont déjà signalé au Sénat.

Il y a, à mon sens, une contradiction choquante dans le fait d'admettre que la situation actuelle est assez grave pour nécessiter un droit exceptionnel au point de vue réglementaire, administratif et pénal; tandis qu'elle n'est pas assez grave pour apporter la même innovation en droit civil, en prenant les mesures complémentaires nécessaires pour assurer réparation aux victimes des automobilistes.

Prenez garde, messieurs, non pas à ce qu'on dira au dehors, — nous délibérons, abstraction faite de ce que l'on peut dire de nous, — mais prenez garde, je vous en prie, à ce que dira votre sévère conscience et fouillez à fond les replis de votre pensée avant de prendre une décision. Beaucoup d'entre vous me disent : Nous légiférons au point de vue pénal, et c'est suffisant. Etes-vous bien sûrs, messieurs, que vous en êtes certains? Etes-vous bien sûrs, vous qui possédez des automobiles, que vous ne vous arrêtez pas précisément au point où la loi cesse de vous servir et à partir duquel elle pourrait se retourner contre vous?

Vous pratiquez l'automobilisme en bon père de famille; et quand vous dites : nous accordons à autrui ces mesures plus sévères, est-ce que vous ne visez pas le charretier qui vous gêne? Est-ce que vous ne pensez pas au chauffeur de votre voisin qui passe près de vous à l'état de bolide et qui pourrait bien provoquer un jour un accident dont vous seriez la victime?

Est-ce que vous ne pensez pas à votre propre chauffeur, qui a des tentations, des velléités de vous échapper et ne vous dites-vous pas qu'il est bon qu'il y ait pour lui un frein dans la loi nouvelle? En sorte que, inconsciemment sans doute, dans toutes les mesures que vous prenez, vous travaillerez seulement à vous assurer une promenade moins cahotée, une sécurité plus grande. Et vous n'avez pas tout fait si vous ne cherchez pas à assurer et à faciliter la réparation des accidents qui se produiront malgré la loi nouvelle.

J'en ai dit assez. Je pense que l'article 1585 a suffisamment été défendu hier par M. Braun. Notre honorable collègue en a fait son enfant adoptif. Il lui a ainsi assuré le meilleur sort.

Et je n'ai rien à ajouter.

Si cet article est voté, je ne crains pas de le dire, messieurs, je ne m'en attribuerai qu'un tout petit mérite. Ma contribution aura été très modeste.

Quelle que soit la réforme qui sortira de nos délibérations si consciencieuses, elle sera le résultat du mouvement d'idées qui a été créé par l'honorable M. Magnette, par l'honorable M. Hanrez, par les délibérations de la commission de la justice, qui a accepté le rapport de M. Braun et sa conclusion, et, enfin, par le travail de l'honorable M. Braun.

Je demande pardon au Sénat de l'avoir retenu si longtemps. Et j'en demande pardon à moi-même, car je dois vous faire la confidence, messieurs, que je cours, pour l'instant, les plus grands risques.

Je prévois que si la discussion continue encore un peu, je serai obligé de m'acheter une automobile. Je suis, en effet, pris à partie par les automobilistes qui me contestent le droit de discuter, même un système juridique, parce que je ne suis pas automobiliste! (Hilarité.)

M. Wiener. — Dites-leur de vous offrir une automobile. (Rires.)

M. Berryer. — Je n'en voudrais pas, même à forfait. (Nouveaux rires.)

J'ai dit, messieurs. (Très bien! très bien!)

M. De Mot. — Le Sénat m'excusera de faire, pour quelques instants, appel à sa bienveillance. Bien que n'étant pas plus automobiliste que l'honorable M. Berryer, je vais me permettre d'apporter, moi aussi, une modeste contribution à l'œuvre difficile à laquelle nous nous livrons.

J'entends tout à l'heure l'honorable M. Braun exprimant l'opinion que la première question que M. le président devrait poser, lors du vote, serait celle-ci : « Convient-il de faire quelque chose ou de ne rien faire du tout? »

Je suis d'avis qu'il faut faire quelque chose, mais cela ne signifie pas qu'il faille faire ce que l'honorable rapporteur de la commission nous propose.

Nous nous trouvons, messieurs, en présence de deux systèmes. Je ne parle pas, pour le moment, de l'amendement de M. Berryer, qui n'est, après tout, qu'un arrangement, qu'une amélioration du système un peu brusque et un peu radical de l'honorable M. Braun.

J'envisage donc les deux systèmes : la théorie du risque et le droit commun.

Il paraît que l'honorable ministre de la justice et moi nous sommes des réactionnaires endurcis, parce que nous défendons les principes inscrits, il y a plus de cent ans, dans le Code civil, à savoir que la responsabilité ne peut résulter que d'une faute.

Il paraît que certains parlements étrangers ont récemment estimé qu'il ne doit pas en être ainsi.

L'honorable M. Braun disait hier qu'on trouverait bien extraordinaire au delà de nos frontières que nous fussions arriérés à ce point de ne pas comprendre les bienfaits de la parole nouvelle.

Eh bien, messieurs, je me contente de la parole ancienne, parce que je crois que c'est la vraie et la bonne.

Je ne m'attarderai pas longtemps à l'examen de la théorie du risque après les démonstrations si lumineuses de l'honorable ministre de la justice.

Le siège de la matière, pour notre loi, c'est l'article 12 du projet. Peut-être devrait-il être mis aux voix avant l'article 1^{er}.

L'article 12 du projet est ainsi conçu :

« 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. »

Par conséquent, moi propriétaire de l'automobile, je deviens un suspect si j'écrase quelqu'un sur la voie publique. Si j'écrase quelqu'un dans mon parc, je reste sous l'empire du droit commun. Vous verrez bien d'autres distinctions.

Si j'écrase quelqu'un dans un manège, c'est le droit commun, parce que je ne suis pas sur la voie publique; mais du moment qu'un accident survient par mon automobile, sur la voie publique, le seul fait d'être propriétaire de cette automobile me range parmi les suspects et je suis présumé en faute.

L'honorable rapporteur n'aime pas que l'on dise que c'est une présomption de faute. L'honorable M. Berryer, lui, permet la chose, et je signale, dès l'abord, cette conséquence du système, quel que nom qu'on lui donne, quelque forme, quelque rédaction que l'on adopte, qu'en réalité, du moment que la détention de l'automobile suffit pour engager la responsabilité, c'est que la détention est une présomption de faute; vous êtes un suspect, parce que vous avez une automobile!

Eh bien, si c'est une présomption de faute, vous rentrez dans l'article 1582. Votre théorie du risque s'évanouit, sauf que vous avez déterminé une faute de plus, une négligence plus caractérisée que celle que les principes généraux admettaient jusque-là. Mais, messieurs, je me demande pourquoi on créerait une législation d'exception, alors que dans des circonstances bien autrement périlleuses, le droit commun a suffi.

Je crois, messieurs, qu'il n'est pas désirable d'entrer dans cette voie de renversement des principes les plus généraux du droit. Pourquoi le ferait-on en cette matière plutôt que dans telle autre. Il y a des propriétaires, messieurs, qui ont parmi leurs biens des choses autrement dangereuses qu'une automobile. Je ne sache pas qu'on ait rangé parmi les suspects les propriétaires de ménageries, et pourtant les fauves de Haegenbeck sont autrement dangereux que les automobiles?

M. Braun. — Mettez donc vos automobiles sous grille comme les lions d'Haegenbeck! (Rires.)

M. De Mot. — J'admire cette baliverne! (Nouveaux rires.)

M. Braun. — C'est la réponse directe à une autre.

M. De Mot. — L'exception n'est pas faite pour d'autres. Je ne sache pas que les propriétaires de locomotives — instruments extrêmement dangereux, plus dangereux que l'automobile — aient été placés sous le régime d'un droit spécial. Et encore que de distinctions ! Vous placez sous ce droit spécial l'automobiliste, non pas dans son parc, mais sur la voie publique ; vous le laissez dans le droit commun pour la réparation des blessures à d'autres automobilistes. Pour les profanes seuls, c'est le droit spécial ! Que de complications et de difficultés d'application. De plus, la victime à qui on offre la théorie du risque pourra choisir à son gré entre le régime du risque et le droit commun.

Je dis que tout cela, c'est de la complication et de l'incohérence. Je dis que pareille législation — je le dis dans le sens le plus flatteur du mot — est une législation de professeurs plutôt que de véritables législateurs. Je me méfie des rhéteurs du droit. Nous devons nous attacher autant que possible à simplifier, à faire en sorte que les principes qui prévalent dans une matière prévalent dans toutes. Et ne croyez pas que parce qu'on n'aurait pas adopté cette panacée barbare qu'on nous propose, la société serait désarmée contre certains abus.

Et ce qui est curieux, messieurs, c'est que l'honorable M. Braun, dans son rapport, semble dire que l'automobiliste est un être dangereux parce qu'il a droit à la vitesse et, partant, à l'abus. Je dis qu'il n'y a pas de droit à la vitesse et qu'il convient de concilier l'usage de la voie publique par l'automobiliste avec l'usage que d'autres en font.

On a parlé de l'éducation du piéton. On fera l'éducation du piéton, a dit l'honorable rapporteur, et alors la vitesse sera sans danger. En effet, un groupe italien avait demandé qu'il n'y eût aucune limitation de vitesse. La carrière devait être libre ; c'était aux piétons à se garer !

Avec de tels principes, nous en serions arrivés à faire une loi sur la circulation des piétons. Les piétons ne pourraient plus sortir que munis d'un grelot pendant le jour et d'une lanterne pendant la nuit. (*Hilarité.*) Ils seraient condamnés à des dommages-intérêts pour avoir provoqué l'imprudence de l'automobiliste, et les représentants de l'écrasé seraient passibles sans doute de la confiscation de leurs biens ! (*Hilarité prolongée.*)

Je veux bien qu'on se livre à l'éducation du piéton, mais je demande que l'on s'occupe également de l'éducation de l'automobiliste. (*Très bien !*)

La conciliation des intérêts en présence est aisée : elle réside dans une sage réglementation, et c'est cette réglementation qui a été inaugurée chez nous par la loi du 1^{er} août 1899 et l'arrêté royal du 4 août. C'est cette réglementation qui figure au § 1^{er} du projet.

Le permis de conduire doit être obligatoire. A cet égard, je me proposais de déposer un amendement, mais j'ai été devancé par l'honorable M. Libionie, qui propose de dire à l'article 1^{er} que le gouvernement « doit » déterminer les conditions du permis de conduire, au lieu de dire que le gouvernement « pourra » les déterminer.

M. Wiener. — Cette idée est très juste.

M. De Mot. — Je crois que nous serons tous d'accord pour admettre l'amendement de l'honorable membre.

M. Wiener. — C'est la garantie essentielle.

M. De Mot. — Evidemment, c'est la garantie essentielle. Comment ! A Bruxelles, pour conduire un fiacre traîné par un cheval famélique qui préférerait être dans la voiture que devant (*rires*), il faut être porteur d'un diplôme, et une automobile, instrument dangereux, peut être conduit par un enfant !

Est-ce logique ? Il faut donc nécessairement exiger un permis de conduire ; il faut que ce permis puisse être retiré, que l'autorisation d'en user puisse être suspendue. Ce sera là la véritable peine contre ceux qui compromettent la cause de l'automobilisme, contre ces « chauffards », contre lesquels, à l'heure qu'il est, les propriétaires sont sans aucune action, puisque, lorsqu'ils renvoient un chauffeur imprudent ou ivrogne, ce mauvais serviteur trouve à se caser ailleurs. Actuellement, c'est un danger qu'on ne peut pas empêcher.

Mais, à côté du permis de conduire, il est un autre élément à réglementer, c'est la vitesse. Il doit y avoir un règlement sur le roulage prescrivant un maximum de vitesse en rase campagne, dans les agglomérations et surtout dans les villes.

M. Le Clef. — Comment ce règlement sera-t-il exécuté ?

M. De Mot. — Comme tous les règlements.

M. Le Clef. — Mais vous n'avez pas de police !

M. De Mot. — Vous en avez peut-être et vous m'en préférez. (*Hilarité.*) Franchement, je ne comprends pas l'interruption.

M. Le Clef. — Je veux dire qu'à la campagne, on ne dispose pas de la force publique nécessaire pour faire respecter pareil règlement. Il n'y a qu'un garde champêtre pour toute une commune.

M. De Mot. — Dans ces conditions, renoncez à légiférer.

Vous dites que la police est insuffisante dans les campagnes. Eh bien, proposez-nous une loi sur la police rurale. Votre argument est sans portée pour l'objet en discussion.

D'ailleurs, il y a plus, messieurs, l'autorité locale peut ajouter à la réglementation générale.

En effet, il y a la réglementation de l'autorité communale, il y a le droit du bourgmestre de déterminer la vitesse des véhicules et les conditions de circulation, suivant les lieux et les circonstances. Le bourgmestre peut même défendre complètement le passage dans certaines artères. C'est ce que j'ai fait à Bruxelles, notamment dans certaines avenues du Bois de la Cambre. Ailleurs j'ai limité considérablement la vitesse, et la cour de cassation, par un arrêt du 21 décembre 1903, m'a donné complètement raison.

Voilà la garantie du public, sans qu'il faille déroger au droit commun.

Et l'on en arrive à cette conséquence, c'est que, du moment où le conducteur d'une automobile se trouvant en présence d'un règlement, le transgresse, il est en faute et répond des conséquences de sa faute. Je rentre ainsi dans le droit commun dont je prouve la parfaite et suffisante efficacité. La véritable législation automobile, c'est donc une législation de réglementation et non un décretement d'une liste de suspects.

Une loi pareille, je la repousse, parce qu'elle jetterait dans notre législation le trouble et le désordre.

M. le baron della Faille d'Huyse. — Il faudra, par analogie, supprimer également le droit spécial que vous appliquez aux conducteurs d'animaux.

M. De Mot. — Je n'applique pas un droit différent. Remarquez d'abord que, pour les chevaux, il y a une limite à leur vitesse ; non seulement le souci qu'a le propriétaire de ne pas éreinter l'animal, mais surtout la limite des forces de celui-ci.

M. le baron della Faille d'Huyse. — La loi est beaucoup plus sévère pour le conducteur de chevaux, à qui on applique l'article 1385, que pour le conducteur d'automobile.

M. De Mot. — Mon cher collègue, vous me paraissez confondre deux choses bien distinctes ! Remarquez que ce sont les écarts de l'animal qui sont punis par l'article 1385, par la responsabilité du propriétaire ou du gardien.

M. Braun, rapporteur. — Ici non plus, nous ne poursuivons que les écarts de l'automobile, exactement de la même manière.

M. Wiener. — Une automobile n'a pas de mouvement spontané ; elle ne rue pas !

M. De Mot. — Le conducteur de l'animal est responsable des écarts de cet animal qu'il a sous sa garde, pourquoi ? Parce qu'on ne peut pas condamner l'animal ! L'homme est responsable, je ne dirai pas du fait d'autrui, mais de fait de la bête qu'il conduit. Tandis que l'automobile n'a pas de personnalité ; c'est une machine et elle n'a d'écarts que ceux que lui imprime son conducteur.

M. Braun, rapporteur. — N'y a-t-il donc pas d'écarts propres à la machine ? Est-ce une machine impeccable ?

M. De Mot. — L'animal a donc une spontanéité propre, et son maître est responsable de ce qu'il fait ; mais la machine, je le répète, ne peut faire d'écart que si on lui imprime un mauvais mouvement, ou si elle a été mal construite ; si j'ai mis en circulation une machine défectueuse, j'en suis responsable. Vous retombez toujours dans la notion de la faute !

Jamais vous ne pourrez assimiler un cheval-vapeur à un cheval en chair et en os.

J'ai signalé, tout à l'heure, l'incohérence d'une loi qui varie suivant les personnes en cause. De chauffeur à chauffeur, on appliquera le droit commun ; de chauffeur aux occupants de la voiture, encore le droit commun ; mais, de chauffeur à profane sur une grand-route, c'est la théorie du risque !

Et qu'est-ce que la théorie du risque ?

C'est la présomption de la faute, sans qu'on ose l'avouer, tant on comprend que la présomption est exorbitante.

On en arrive dès lors à l'article 1382, par une présomption injuste et abusive.

L'honorable M. Braun, et dans son rapport et dans son discours, fait valoir une autre considération. L'honorable rapporteur nous dit que l'automobiliste, l'écraseur, est un homme riche, un millionnaire, alors que l'écrasé n'est le plus souvent qu'un pauvre diable.

Eh bien, dit-il, si vous appliquez le droit commun, vous imposez à ce pauvre diable les dépenses et les difficultés d'un procès à faire à un puissant seigneur. C'est cette inégalité qu'il faut détruire en mettant le puissant seigneur hors la loi.

Mais je ne sache pas, messieurs, que la preuve à faire par l'écrasé ou par ses représentants soit une si lourde charge; je n'ai jamais vu un accident de personne donnant lieu à des dommages-intérêts n'ayant pas, préalablement, fait l'objet d'une instruction judiciaire et de poursuites du parquet.

On parle toujours de la victime. Il est évident que ce n'est pas l'excès de vitesse qui fait nécessairement des victimes.

Un chauffeur n'a pas de permis de conduire, ou il en présente un faux. On le lui retire et on le condamne; il n'y a pas de victime. Il n'y a de victimes que dans les accidents occasionnant des blessures ou des morts. Je ne crois pas qu'il y ait un seul exemple d'un accident ayant occasionné des blessures ou la mort qui n'a pas donné lieu à une instruction criminelle. Dès lors, la preuve sur les difficultés de laquelle vous cherchez à nous émouvoir est faite; il ne s'agit pas de l'imposer à un pauvre diable, c'est le ministère public qui, aux frais de l'Etat, s'en charge.

Si l'instruction démontre qu'il n'y a pas eu faute et, partant, qu'il n'y a ni blessure, ni homicide par imprudence, de quel droit voulez-vous faire condamner l'innocent sous le seul prétexte qu'il est propriétaire de la voiture.

Voilà la contradiction dangereuse pour la morale publique et pour l'ordre social que vous voulez, d'une manière permanente, obligatoire, systématique, introduire dans la loi. Voilà le désordre législatif, l'incohérence que vous propose la commission.

Je me résume en disant que le Sénat, en précisant que la transgression de la réglementation est une faute, nous ramènera à la vérité des choses et au droit commun.

J'en ai fini sur ce point.

J'ai, messieurs, à présenter un amendement dans un tout autre ordre d'idées. Ici, je ne combats personne; je ne connais pas encore mes adversaires. Il m'est agréable de concevoir l'espoir que j'aurai, comme collaborateur dans la réforme que je préconise, non seulement l'honorable ministre de la justice, mais encore mon honorable contradicteur M. Braun.

La loi doit être appropriée aux circonstances, aux lieux et à la nature des choses; et je me demande pourquoi, alors que l'on parle tant des victimes, — car ce sont des accidents graves, souvent mortels, que l'on a en vue, — on n'envisage que la responsabilité civile et non la responsabilité pénale.

Il faut y songer, car, en matière de responsabilité pénale, il a été jugé par trois fois, par notre cour de cassation (5 février 1906, 14 janvier 1907 et 13 janvier 1908), qu'en vertu de la loi du 1^{er} août 1899, le propriétaire était responsable de l'amende encourue par son chauffeur pour excès de vitesse, alors que la personnalité du chauffeur reste inconnue. Et cette jurisprudence ne s'est pas établie sans de vives résistances. On a plaidé que les peines étaient personnelles et que celui qui ne conduit pas la voiture contrevenante ne peut pâtir du fait du conducteur. La cour ne s'est pas arrêtée à cette défense et elle a décrété la responsabilité du maître. Elle a proclamé qu'il était indispensable qu'il en fût ainsi.

Il faut, en effet, se rendre compte de ce qui se passe. Il existe dans les grandes villes, et spécialement dans la capitale, un certain nombre de garages. Leur nombre augmente tous les jours. C'est une industrie prospère, et — comme dans toutes les industries — il en est d'honorables et d'autres qu'on pourrait difficilement recommander. Eh bien, supposons un excès de vitesse ou une infraction quelconque commise par une automobile; le numéro de la voiture est facile à prendre. C'est, je suppose, le 120, appartenant à un garage connu.

Le directeur auquel on s'adresse prouve qu'il n'était pas dans la voiture en défaut et il refuse de dire les gens qui s'y trouvaient et notamment le nom du chauffeur. La poursuite devient impossible, et MM. les chauffeurs s'amusent beaucoup de cette impossibilité. Cela s'est produit chez nous. La cour de cassation n'a pas voulu que l'abus fit jurisprudence.

Remarquez, messieurs, que ce qui arrive pour les contraventions de peu d'importance peut se produire pour des accidents graves, même pour des accidents mortels. Je parle de la responsabilité pénale. Supposez qu'à la campagne l'automobile écrase un passant. Il n'y a pas de témoins, la voiture meurtrière reste en panne sur la route, et les occupants, chauffeur compris, fuient pédestrement. On ne connaît que le numéro de la voiture, dont le propriétaire établit un alibi. Il n'était pas dans l'auto et refuse de dénoncer le chauffeur. Je dis que le propriétaire doit être responsable, tant que le chauffeur, auteur du meurtre involontaire, ne sera pas judiciairement reconnu.

Le même danger existait en matière de presse; on y a remédié efficacement parce qu'on a appelé la responsabilité par cascade.

Un gamin illettré distribue des imprimés sans nom d'imprimeur. L'imprimé est calomnieux. Le distributeur est condamné, à moins qu'il ne fasse connaître l'imprimeur, l'éditeur ou l'auteur. De même l'imputabilité du délit cesse pour l'imprimeur devant l'éditeur, et pour l'éditeur ou l'imprimeur devant l'auteur.

Et pourtant l'auteur seul est coupable. Mais cette responsabilité par cascade est nécessaire à l'efficacité de la loi. Je demande qu'en matière d'automobilisme, le même principe, déjà en germe dans la loi du 1^{er} août 1899 et dans la jurisprudence, soit affirmé dans la loi.

Et il n'y a pas d'injustice, puisque celui que la loi incrimine peut toujours dénoncer un plus responsable que lui, et par là se faire mettre hors cause.

C'est en vue de faire insérer ce principe dans la loi que je dépose un amendement. Nous avons au propre un § 1^{er}. De la responsabilité du permis de conduire, et un § 2. De la responsabilité civile. Je propose un § 1^{er} bis. De la responsabilité pénale, comme titre à un article 11bis ainsi conçu :

« Art. 11bis. Sans préjudice de l'application des articles 66 et 67 du Code pénal, le propriétaire du véhicule automobile est pénalement responsable, comme tel, de toute infraction tant que le conducteur de la machine, auquel l'infraction serait imputable, n'est pas judiciairement reconnu. »

Je demande que cet amendement fasse partie de la discussion.

Telles sont, messieurs, les observations que j'avais à présenter; et je remercie le Sénat de la bienveillante attention qu'il a bien voulu me prêter. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dupont. — Messieurs, le système de la commission de la justice qui, pendant près d'une année, a délibéré sur le problème difficile qui se pose aujourd'hui devant le Sénat, a été fortement attaqué par l'honorable ministre de la justice d'abord, puis par l'honorable M. De Mot, qui vient de lui porter des coups très vigoureux. Il est nécessaire de résumer devant le Sénat la question qui lui est soumise et de la présenter surtout sous son aspect pratique, en laissant de côté les théories ingénieuses qui ont été développées ici depuis l'ouverture de cette discussion. C'est à ce côté pratique et équitable que s'intéresse l'opinion publique. C'est à ce point de vue seul que je veux me placer, en justifiant dans ses principes essentiels le projet présenté par la commission. Il pourra, du reste, dans son application de détail, être modifié, s'il y a lieu, par le Sénat, au cours de la délibération actuelle.

Il y a un premier système : c'est celui de l'honorable ministre de la justice. Il ne consiste pas, M. De Mot l'a fait remarquer avec raison, à ne rien faire. Au contraire, M. le ministre de la justice propose tout une série de mesures d'une très haute portée, mais il pense que les questions de responsabilité civile doivent être réglées par le droit commun tel qu'il existe aujourd'hui.

Le second système est celui de la commission de la justice. Après avoir examiné très longuement la question qui lui était soumise, elle s'est arrêtée à une solution de juste milieu : elle s'est appliquée à tenir compte, dans les textes qui vous sont soumis, des circonstances de faits et d'opportunité et des considérations d'équité et de justice.

Il y a enfin un troisième système, le plus sévère de tous, celui qui a été défendu devant vous, avec un talent auquel je rends hommage, par l'honorable M. Berryer. C'est le plus absolu, le plus rigoureux pour les automobilistes, c'est aussi celui qui, en définitive, s'écarte le plus du droit commun.

Il est bon de rappeler comment le Sénat a été successivement saisi de ces différents projets et de rechercher la pensée qui a dicté les différents textes qui lui sont soumis.

C'est l'honorable M. Hanrez qui, il y a cinq ans, a été, on peut le dire, l'initiateur de cette législation nouvelle sur les automobiles. Pour les membres de la commission qui restent fidèles aux conclusions dont elle propose l'adoption, c'est vraiment une aide précieuse que le discours qui a été prononcé hier par l'honorable M. Hanrez. L'honorable membre a engagé le Sénat à voter le projet de la commission. Il avait assisté à presque toutes les séances de la commission de la justice et, hier, avec son autorité d'ingénieur et d'homme rompu aux affaires, il a dit : Le système de la commission est équitable; il tient compte de toutes les nécessités, et j'engage le Sénat à le voter.

Il se rallie à l'intervention de la preuve, à la faute présumée de l'automobiliste, sauf la preuve contraire à faire par lui quand il s'agit de mort ou de blessures d'une personne, avec le tempérament de la limitation de la responsabilité quand la preuve contraire ne peut être rapportée par l'auteur de l'accident. C'est la loi qui vient d'être votée, en mars 1909, par le parlement allemand avec cette aggravation que la loi allemande ne distingue pas entre les personnes et les choses et est donc plus sévère que le système proposé par votre commission.

En relisant le premier projet, déposé en 1905, par M. Hanrez, on est frappé de la modification profonde qui s'est opérée dans les esprits depuis cette époque.

L'honorable ministre de la justice l'a signalée avec une grande vérité : c'est l'influence de ce qu'il a appelé « l'accoutumance ».

Peu à peu on s'est familiarisé avec l'automobilisme, les premières frayeurs, les premières inquiétudes sont devenues moins vives. On apprécie mieux les services que l'automobile est appelée à rendre, les progrès et les avantages qu'elle réalise. Le piéton a appris à mieux se garer et à user de la voie charretière avec plus de précaution.

L'honorable M. Hanrez avait d'abord été d'avis qu'il était profondément injuste de voir le propriétaire de l'automobile échapper à la responsabilité

pénale et civile de ses actes, alors qu'il avait, en réalité, par ses instructions, la responsabilité du délit commis. L'honorable M. Hanrez faisait ressortir que celui qui est poursuivi, c'est le chauffeur seul qui, en marchant trop vite, a causé l'accident, alors que le propriétaire de la voiture, qui a donné l'ordre à son chauffeur de circuler trop rapidement, échappe à toute espèce de répression.

En cas d'accident, disait encore l'honorable M. Hanrez, le propriétaire est couvert par une compagnie d'assurances. Il ne supporte pas, en réalité, les conséquences civiles de l'accident vis-à-vis de la personne lésée. Il n'est que temps de prendre des mesures exceptionnelles, il faut élargir les pénalités, il faut que le propriétaire soit puni comme le conducteur lui-même.

Au point de vue civil, il n'est pas possible, disait-il encore, de maintenir les clauses permettant au propriétaire d'échapper grâce à l'assurance, à la responsabilité pécuniaire de ses actes.

M. Hanrez est le premier à reconnaître aujourd'hui que c'était aller trop loin.

L'année suivante, nous avons été saisis du projet de loi signé par MM. Hanrez, Magnette, Keesen, Libouille et Flechet. Il introduisait le renversement de la preuve, la faute présumée, contre l'automobiliste. Mais les auteurs du projet croyaient aussi devoir introduire, au point de vue civil, des dispositions particulières d'un caractère pénal. Ils proposaient de porter au double le dommage causé par le propriétaire à la victime pour les choses comme pour les personnes. Bien loin d'être atténuée, comme dans le projet de la commission, la responsabilité était doublée, quelle que fût la nature du dommage causé. Il y avait là une aggravation considérable de la responsabilité de l'automobiliste au point de vue du droit commun.

Les auteurs du projet se préoccupaient aussi du cas où l'auteur de l'accident restait inconnu. La victime d'un automobiliste ne devait pas en souffrir. Une caisse d'assurances devait être instituée et était alimentée à l'aide de taxes particulières payées par les automobilistes et à l'aide de la moitié du double dommage dont l'automobiliste était frappé.

Le temps a marché, l'opinion publique s'est ressaisie, et aujourd'hui les auteurs de la proposition abandonnent la peine du double dommage qu'ils proposaient en 1906, il y a trois ans à peine. Ils se montrent favorables aux textes de la commission.

Ce sont ces propositions qui ont été renvoyées par le Sénat à l'examen de votre commission de la justice. Leurs auteurs sont venus les discuter avec nous : beaucoup de sénateurs ne faisant pas partie de la commission de la justice ont assisté à ces délibérations ; elles ont été longues, et je puis dire que l'honorable M. Braun a fait non seulement un travail de juriste éminent, mais un véritable travail de bénédictin !

A chacune de nos séances, on lui présentait des objections nouvelles. On lui soumettait des cas spéciaux ; on l'obligeait à rédiger des textes nouveaux. Il n'a pu s'en tirer, finalement, qu'en élaborant un questionnaire comportant une vingtaine de questions et en priant ses collègues de répondre successivement à chacune d'elles et d'émettre un vote formel sur différents points ainsi résumés par lui.

C'est ainsi que la commission a tenu compte de tous les faits, de toutes les observations présentées par les associations automobilistes et par la presse, préoccupée avant tout de faire chose juste, pratique, équitable pour tous. Elle a abouti à la proposition de loi qui vous est soumise. A-t-elle dépassé la mesure ? A-t-elle, comme le disent M. le ministre de la justice et M. De Mot, été trop loin ?

Est-ce que réellement aujourd'hui, par l'accoutumance, la situation est devenue telle qu'il suffira de prendre des mesures au point de vue administratif et pénal, en restant, quant au droit civil, sous l'empire du droit commun ? Pour s'en rendre compte, il faut placer en présence les deux systèmes.

La question principale à résoudre est de savoir si nous devons faire un droit spécial en matière d'automobile. A cette question, M. le ministre de la justice et M. De Mot répondent non au point de vue de la responsabilité, oui au point de vue administratif et pénal.

Sans doute, nous ne devons pas tenir compte des plaintes que vous avez entendu formuler contre la poussière, contre le caractère dominateur de l'automobiliste qui veut que tout le monde se range pour lui livrer passage, qui entend, dès qu'il a corné, que les voituriers se détournent et le laissent circuler.

Ce sont là des conséquences nécessaires inévitables de l'existence de l'automobile. Pas d'automobiles, malheureusement, sans poussière, à moins de goudronner les routes ou de créer des routes spéciales pour automobiles. Peut-être pourrait-on, cependant, le dimanche, interdire aux automobiles, pendant une partie de la journée, certaines routes particulièrement fréquentées par les promeneurs et par les familles.

Les habitations qui se trouvent le long des routes parcourues par les automobiles souffrent nécessairement de la poussière. Mais tout le monde proclame cependant que l'automobile est un progrès ; tout le monde reconnaît que ce progrès ira en s'accroissant chaque jour ; tout le monde admet qu'on ne peut entraver ce progrès et que, de plus en plus, la masse du public profitera de ce mode de transport, qui se démocratise chaque jour.

Le fiacre-automobile deviendra bientôt populaire et il réalisera pour

ce véhicule ce que des prix abaissés ont accompli en faveur des vélocipèdes, si attaqués à leur début.

Dès lors, laissons de côté ces inconvénients. On tâchera d'y pourvoir dans la mesure du possible.

Il est assurément étrange qu'on se plaigne, par exemple, que l'automobiliste veuille dépasser la charrette du voiturier, alors qu'il a en mains un instrument qui a précisément pour but de gagner du temps. Il est, évidemment, déraisonnable de vouloir l'obliger à marcher derrière le charretier !

Mais d'autres plaintes s'élèvent et méritent notre sérieuse attention. Elles concernent la sécurité de la route pour les personnes. Ici, M. le ministre de la justice reconnaît qu'il faut un droit spécial pour l'automobilisme en matière administrative et même en matière pénale. L'honorable M. Braun, remarquez-le, n'avait, à sa disposition, sur ce point aucun élément définitif ; les lois votées en Autriche et en Allemagne sont postérieures au travail de notre honorable collègue.

Notre rapporteur a dû improviser, dans la première partie de son rapport, les règles relatives au permis de conduire. Il a improvisé également le paragraphe 4 relatif au carnet automobiliste. Il a agencé d'une façon logique et claire ses diverses dispositions.

M. le ministre de la justice a soumis à son administration le point de savoir si les textes proposés par notre honorable rapporteur pouvaient être maintenus sans modifications.

On comprend qu'ils devaient encore recevoir la mise au point, la patine administrative ; car la commission de la justice et son rapporteur, bien qu'ils se fussent mis en rapport avec les ministères compétents, n'étaient pas outillés pour faire ce travail.

L'honorable ministre a donc, en suivant pas à pas les propositions de M. Braun, soumis à la commission les textes excellents auxquels elle s'est ralliée.

Il n'y a guère que la question de compétence du tribunal correctionnel sur laquelle un débat pourra s'établir. Les textes de la commission ont été soigneusement révisés par M. le ministre. Nous sommes maintenant, au point de vue du carnet de l'automobiliste et au point de vue du permis de conduire, au point de vue des peines qui devront être prononcées contre ceux qui n'ont pas de permis de conduire et contre ceux qui prendront la fuite lorsqu'ils auront causé un accident, nous sommes, dis-je, en présence de dispositions pénales et de dispositions administratives qui assurément recevront l'approbation unanime du Sénat et qui ont reçu déjà l'assentiment de l'honorable M. De Mot.

Il ne reste donc plus en réalité à examiner que la question de responsabilité.

Au point de vue de la responsabilité civile, le Sénat doit-il innover ou doit-il se tenir au droit commun et aux dispositions du Code civil.

On vous a dit que les dispositions introduites par la commission de la justice et spécialement l'intervention de la preuve par les accidents causés aux personnes sont contraires aux principes juridiques essentiels en matière de responsabilité.

Il ne peut y avoir, vous a déclaré l'honorable ministre de la justice, de responsabilité sans que la faute de l'auteur de l'accident soit démontrée par la victime ou par ses représentants. Ce principe, invariable en matière pénale, doit aussi être suivi sans dérogation en matière civile.

Je ne puis admettre que l'exception proposée constitue une négation irrationnelle du droit de l'automobiliste. L'honorable M. Berryer vous a démontré, d'une manière lumineuse, qu'en principe, sans doute toute faute doit être prouvée. Mais dans beaucoup de cas, le Code civil lui-même s'est écarté de ce principe après l'avoir consacré comme règle générale.

Je laisse de côté quelques exemples cités par l'honorable M. Berryer et qui ne sont pas tout à fait décisifs. Tel est le cas du locataire responsable de l'incendie de l'immeuble qu'il occupe. Celui qui, par contrat, a reçu une chose à charge de la rendre doit la restituer d'une façon complète et intacte ; et il est naturellement responsable des atteintes portées à cette chose. Il doit prouver que cette atteinte ne résulte pas de sa faute.

Mais en ce qui concerne la responsabilité du quasi-délict, en dehors de tout contrat, le Code civil, comme l'ont démontré nos honorables collègues MM. Berryer et Braun, s'est écarté souvent de ce principe ; les articles 1384 et suivants notamment établissent une série de dérogations. L'honorable M. Berryer rappelait tout à l'heure encore très clairement ces exceptions.

Ainsi, par exemple, je réponds de la faute de mon préposé, de mes ouvriers, de mes enfants ; l'instituteur répond de la faute des élèves qui sont confiés à ses soins.

Il y a contre moi une présomption de faute.

Je réponds donc du fait d'autrui, et parfois je ne puis même pas démontrer qu'avec les soins les plus grands je n'aurais pu empêcher l'accident.

La jurisprudence s'est montrée particulièrement sévère pour les dommages causés à des tiers par les ouvriers du patron pendant qu'ils sont à son service et pour des actes qui sont étrangers en réalité à son emploi.

M. Berryer nous a exposé complètement les dérogations apportées par le Code civil lui-même à l'article 1382. Je n'insiste donc pas sur ce point.

Je rappelle seulement l'exemple si souvent cité du bâtiment qui cause du dommage par sa ruine. Le propriétaire est responsable même du vice de construction qu'il ignore. Il a acheté une maison, il se trouve que cette maison a un vice de construction. Elle vient à s'écrouler. Et bien, aux termes de l'article 1586 du Code civil, le propriétaire est responsable de l'accident, alors même qu'il n'a plus aucun recours contre l'architecte ou l'entrepreneur.

On pourrait multiplier les exemples. Je ne le fais pas, parce que si tout jurisconsulte sait que le Code a établi le principe que la responsabilité doit être prouvée et que la faute doit être démontrée, il doit aussi reconnaître que déterminé, par des raisons particulières, le Code a souvent apporté des dérogations à ce principe.

Pour admettre aujourd'hui une dérogation à la règle générale dans la matière spéciale dont nous nous occupons, nous n'aurons donc à démontrer qu'une chose, c'est qu'à raison de circonstances particulières, et raison notamment de l'usage de la voie publique dans des conditions particulièrement dangereuses, cette exception peut et doit être établie.

Le législateur doit faire la loi en tenant compte des faits auxquels elle doit s'appliquer. Il ne doit pas s'abstraire dans le seul respect des principes purs et dire, lui aussi : « Périssent les colonies plutôt qu'un principe ! Ce serait de l'intransigeance ; et souvent, elle conduirait à des résultats injustes ; il n'y aura donc rien d'anormal, rien de contraire à une législation rationnelle, si nous dérogeons au principe général de la preuve à faire par la victime, en tenant compte des faits et de l'équité. Ce point étant démontré, et des dérogations à l'article 1582 étant possibles, il faut que nous regardions autour de nous chez les nations voisines.

C'est précisément ce qu'a fait l'honorable M. Braun ; il s'est inspiré des législations étrangères. Il a examiné quel était l'état de la législation en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Danemark, en Norvège, en Suède, en Angleterre.

Il a démontré, par les textes qu'il nous a donnés, par les éléments puisés dans cette législation comparée, que dans ces divers pays la faute présumée de l'automobiliste est consacrée pour tous les accidents par la législation, souvent même sans limitation de sa responsabilité.

Est-ce que les automobilistes n'iront plus sur les bords du Rhin parce que la preuve est intervenue en Allemagne ? Tout automobiliste qui se rend en Allemagne est soumis à partir, du 1^{er} juin 1909, au système de la preuve présumée pour tout accident.

Est-ce qu'il n'ira plus dans le Tyrol ?

Bientôt la même règle sera consacrée par la loi suisse. Se refusera-t-il la joie de parcourir les routes admirables de ce merveilleux pays ?

Non, n'est-ce pas ? Personne ne se privera d'une excursion sur les bords du Rhin, en Suisse ou dans le Tyrol parce que la législation y aura été changée en ce qui concerne l'intervention de la preuve.

Disons encore, messieurs, qu'en doctrine et jurisprudence le même mouvement se dessine en faveur de la faute présumée de l'automobiliste ; MM. Libioulle et Braun l'ont démontré.

Nous ne serons certes pas des gens tout à fait arriérés si nous ne suivons pas cet exemple, mais on pourra affirmer cependant que nous ne nous conformons pas à une règle qui est généralement admise ailleurs par des raisons d'opportunité et d'équité.

Donc il n'y a pas d'argument juridique décisif contre l'intervention de la preuve par les personnes. On ne peut pas lui opposer la théorie du Code civil. On ne peut pas dire non plus que nous ferons quelque chose d'anormal puisque nous adoptons ce qui existe ailleurs et ce qui est préconisé par les meilleurs esprits en doctrine et en jurisprudence.

Nous n'avons plus à insister que sur une seule considération.

Ce qu'on nous propose est-il juste et équitable, au point de vue des faits, au point de vue pratique, d'après ce que nous avons l'occasion de constater chaque jour ?

Examinons, à ce point de vue pratique, en écartant les théories que M. le ministre de la justice a combattues, les textes que votre commission propose au Sénat. Vous ne votez pas sur des théories, mais sur des textes. Examinons-les donc.

Elle distingue d'abord deux choses : Elle fait une distinction entre l'accident causé aux personnes et les accidents causés aux objets mobiliers, aux animaux et aux choses en général.

Vous savez que ce qui excite souvent une indignation légitime et des cris de révolte, ce sont les accidents qui se produisent sur la voie publique et qui occasionnent des blessures, qui entraînent parfois même la mort d'enfants, d'ouvriers souvent chargés de famille.

L'honorable M. De Mot disait : Pourquoi la commission s'est-elle préoccupée des accidents qui se produisent sur la voie publique et a-t-elle laissé de côté ceux qui arrivent dans un parc privé ? Parce que dans mon parc, je suis seul, je suis le maître, j'ai le droit de m'y promener, comme je l'entends. La voie publique, au contraire, appartient à tous les usagers et il doit s'établir une harmonie entre eux. Voici un engin, l'automobile, qui crée un danger considérable sur cette voie publique pour la vie de ceux qui ont le droit d'y circuler.

J'entends laisser de côté toute théorie et me placer, comme M. Hanrez, sur le terrain pratique. L'automobile constitue un grand progrès, mais

ce progrès consiste sur des routes qui n'ont pas été faites pour cet usage. Il faut bien cependant qu'on s'en contente et qu'on tâche de concilier l'usage de la route entre l'automobiliste, le voiturier, le cycliste et le piéton.

L'automobilisme crée un danger incontestable, et lorsqu'il s'agit de protéger la vie humaine, la vie de ceux qui peinent quelquefois durement pour nourrir et élever leur famille, et qui sont obligés d'user souvent pour cela de la route, le législateur ne doit-il pas intervenir ? N'y a-t-il pas quelque chose à faire ? Voilà le sentiment qui a dicté la décision de la commission ! Elle a dit :

« Lorsqu'il s'agit d'un accident causé à une personne, de la mort ou de la blessure de la victime, nous entendons que cet accident soit réparé ; et comme la preuve de la faute sera souvent difficile à rapporter, nous admettons la présomption de faute, sauf preuve contraire ; nous dirons que l'automobiliste qui s'est engagé sur la voie publique à des vitesses telles que des accidents graves entraînant des lésions pour des personnes se sont produits, sera responsable sauf preuve contraire. » Mais si la preuve de la faute n'est pas rapportée, le préjudice causé sera limité et partagé entre la victime et l'automobiliste couvert, du reste, par son assurance.

Voilà ce que nous avons admis. Et permettez-moi, messieurs, une observation qui a été faite avant moi à juste titre par l'honorable M. De Mot. C'est l'idée qui m'a guidé lorsque j'ai voté les propositions de la commission relatives aux personnes, en excluant le dommage causé aux choses et aux animaux. Lorsqu'une personne a été blessée ou tuée sur la voie publique, il y a un délit. Le parquet interviendra donc toujours ; il ne s'agit pas de dire que dans le cas de faute de la victime, l'automobiliste ne trouvera pas de témoins pour l'établir.

Non, la vérité se fera jour par l'enquête du parquet, qui obligera tout le monde à parler et qui recueillera tous les renseignements, tous les éléments de nature à faire connaître la vérité.

Neuf fois sur dix, on peut être certain que la responsabilité ou l'innocence de l'automobiliste résultera de l'intervention et de l'enquête du parquet.

Sans doute, messieurs, si l'accident se produit en rase campagne, loin de toute habitation et de tout témoin, sans qu'aucune circonstance, aucun indice ne fasse jaillir la lumière, on pourra, exceptionnellement, se trouver en présence d'un doute absolu.

On se trouvera simplement en présence des affirmations de l'automobiliste et des affirmations de la victime ou de ses représentants ; le parquet, malgré ses moyens d'investigation, aura été dans l'impossibilité de déterminer qui doit assumer les conséquences de l'accident. Dans ce cas, qui doit les supporter ? Est-ce la victime ou bien est-ce l'automobiliste ?

La commission a dit : Nous nous inspirerons de ce qui s'est passé en matière d'accidents du travail ; et nous établirons une responsabilité mitigée. Puisqu'un homme a été tué ou blessé par la voiture automobile, cause d'un danger spécial sur la voie publique, il faut que l'automobiliste intervienne au moins partiellement dans la réparation du dommage causé par la voiture qu'il conduisait et qui a tué ou blessé. Cette responsabilité imposera aux automobilistes une plus grande prudence, un respect légitime pour la vie des autres usagers de la route, des précautions de plus en plus grandes pour éviter des malheurs.

On peut discuter sur le point de savoir comment cette responsabilité mitigée doit être réglée, si elle l'a été d'une façon convenable par la commission de la justice. On peut faire valoir que la loi allemande l'a fixée dans d'autres conditions. En tout cas, je ne m'arrête en ce moment qu'à l'idée même et je dis que cette idée est juste. D'ailleurs, le parlement d'un grand état voisin, le Reichstag de l'empire allemand, vient de se l'approprier. Il a décidé qu'il n'y a à réparer que le dommage pécuniaire, en excluant le dommage moral dont parlait tout à l'heure M. Berryer, en y montrant l'exagération.

Le dommage pécuniaire sera réparé par une rente qui représentera la diminution de capacité professionnelle de la victime, si elle a été blessée, et en cas de mort la somme que, chaque année, elle rapportait à la famille, dont elle était le soutien. En outre, on ajoutera au montant de cette indemnité une somme pour les frais d'enterrement ou les frais médicaux. En même temps, la loi votée par le Reichstag fixe un maximum de l'indemnité comme corollaire nécessaire de l'intervention de la preuve.

Si donc le projet de la commission échouait devant le Sénat belge, M. Braun aurait tout au moins la satisfaction de penser que le système pratique qu'il a défendu a été admis par le parlement allemand et qu'un grand état européen s'est rendu absolument solidaire du projet de loi équitable qu'il a fait prévaloir devant la commission de la justice.

Le Sénat doit-il l'admettre ? Envisageons d'abord le cas de la victime. Elle n'avait pas d'assurance ; elle est dans l'impossibilité de faire la preuve de la faute d'autrui ; le parquet a fait en vain toutes les recherches possibles : la victime ne recevra donc aucune indemnité.

Mais l'automobiliste doit s'assurer. C'est pour cette raison que la commission de la justice a établi l'assurance obligatoire. On peut encore discuter sur ce point, mais, en fait, reconnaissons-le, tous les automobilistes s'assurent, et, étant donnée cette assurance de fait, n'y a-t-il pas lieu de faire pencher la balance du côté de la victime, abstraction faite de toutes les autres raisons que j'ai fait valoir tantôt.

Voilà donc, d'un côté, la victime et, de l'autre côté, l'automobiliste. Le parquet s'est donné toutes les peines du monde pour découvrir l'auteur de l'accident. Celui-ci a-t-il été occasionné par l'imprudence de la victime? Faut-il, au contraire, incriminer l'imprudence de l'automobiliste? Il est impossible de faire la lumière.

Eh bien, dans ces conditions, la commission propose de décider qu'il y aura une responsabilité mitigée, qu'il y aura une assurance qui couvrira l'automobiliste. Ainsi, on arrive à une solution qui m'a réellement séduit et qui, à mon sens, ménage les intérêts et les droits des différentes parties en cause dans cette question.

S'agit-il, au contraire, des choses? La situation est tout à fait différente, et je déclare que je ne saurais me rallier au système de l'intervention de la preuve pour les choses que propose M. Berryer.

M. Berryer. — Vous avez raison, aussi déposerai-je un amendement limitant la responsabilité aux accidents survenus à des personnes.

M. Dupont. — Aujourd'hui, l'automobiliste voit sa liberté entravée sur la route. Les autres usagers, notamment les charretiers, se font un malin plaisir de lui barrer le chemin.

C'est une chicane, une querelle qu'on lui cherche, car nous savons tous que l'automobilisme n'est pas populaire; il le deviendra assurément un jour, comme l'est devenu le vélo qui, à son origine, rencontrait également beaucoup d'hostilité.

Toujours est-il qu'à l'heure actuelle, les usagers de la route ne perdent jamais une occasion de chercher noise à l'automobiliste. Lorsque les voituriers seront certains que l'automobiliste devra réparer le préjudice qu'il aura causé à leur bien, sans qu'ils aient une preuve à faire, lorsque le propriétaire d'un animal saura qu'il peut le laisser divaguer sur la route et qu'en cas d'accident la responsabilité pèsera sur l'automobiliste sauf preuve contraire, il ne sera plus possible de maintenir la police des routes et tous les efforts du ministre à cette fin ne pourront aboutir.

L'idée qui a dominé au sein de la commission, c'est que lorsqu'il s'agit de la vie des personnes, le législateur doit intervenir; pour ma part, je déclare que je ne saurais admettre une exception au principe général en matière de responsabilité en vue de faire respecter autre chose que la vie et la personne des autres usagers de la route.

Et si un texte nous était soumis, en vertu duquel la présomption de faute serait admise en ce qui concerne les choses et les animaux, je le repousserais sans hésitation.

Le projet de la commission a établi l'assurance obligatoire dans l'intérêt de la victime et de l'automobiliste lui-même. Cette disposition, comme celle qui est relative à la limitation du dommage, peut être modifiée. Je pense même qu'elles doivent être amendées.

Mais, en ce moment, je laisse de côté les détails d'application. Je n'examine que les principes, les grandes lignes du projet de la commission. Ces éléments essentiels sont ceux que je viens d'analyser : la présomption de faute, uniquement pour les accidents causés aux personnes, la limitation du dommage dans ce cas, l'assurance pour couvrir le préjudice causé par l'insolvable ou éviter les difficultés de l'exécution. En dehors de ces trois points, restons dans le droit commun, notamment pour les éléments de la preuve à fournir par l'automobiliste. Si le Sénat admet les principes, il sera libre d'apporter aux textes les améliorations qui peuvent être utiles.

Voilà, en pratique, les propositions de la commission, et je le demande maintenant au Sénat : Arons-nous fait quelque chose d'excessif?

Nous ne nous sommes pas mis en contradiction avec les principes essentiels du droit; nous avons fait ce que l'équité exige, aussi bien dans l'intérêt des automobilistes que dans celui des autres usagers de la route. Si nous nous plaçons au point de vue de l'amendement de l'honorable M. Berryer, contrairement ce que pense M. De Mot, j'estime qu'il a pour effet d'augmenter la responsabilité des automobilistes dans des conditions qui ne sont pas justifiées.

Tout d'abord, n'est-ce pas, d'après cet amendement, la faute présumée s'étend même aux choses; et de plus, la responsabilité est illimitée en ce qui concerne les personnes et les choses. La preuve de la faute est parfois difficile à établir, et l'on ne sait déterminer au juste à qui incombe l'accident, si c'est à la victime ou à l'automobiliste.

Faut-il que ce soit toujours l'automobiliste qui souffre de cette situation? Ce serait injuste, et ce n'est pas nécessaire quand il ne s'agit pas d'atteintes à la personne même de la victime. Il ne me paraît pas non plus possible que la réparation absolue et complète soit imposée à l'automobiliste quand on ne prouve aucune faute à sa charge.

J'admets un système en vertu duquel, en pareil cas, on opérerait, comme le proposait M. Keesen, le partage par moitié entre l'automobiliste et la victime de la responsabilité du dommage essuyé par elle; d'autant plus que, presque toujours, l'automobiliste est couvert par l'assurance.

Dans ces conditions, M. Hanrez n'avait-il pas raison de dire au Sénat : Je ne suis pas juriste, je suis automobiliste, je suis ingénieur, je suis homme d'affaires; voilà une solution à l'élaboration de laquelle j'ai assisté; j'étais allé bien au delà, mais l'expérience m'a montré que cette solution paraît suffire à tous les besoins et sauvegarder pleinement les intérêts de tous.

Je disais que le projet de M. Berryer est beaucoup plus rigoureux que

celui de la commission; plus rigoureux en ce qui concerne la réparation; je viens de le prouver, plus rigoureux, également, puisqu'il s'étend à la responsabilité des choses comme à celle des personnes; enfin, plus rigoureux encore, parce que l'honorable membre a introduit dans son projet une clause en vertu de laquelle le propriétaire de l'automobile ne pourra pas faire la preuve indirecte de son innocence.

Messieurs, il y a dans le Code civil une disposition (A. 1355 C. c.) très sage, d'après laquelle, lorsque la preuve des faits est admise, elle peut se faire même par des présomptions claires, précises et concordantes; la loi abandonne l'appréciation de la preuve fournie aux lumières des magistrats. Pourquoi vouloir déroger à cette disposition? Pourquoi vouloir introduire dans la loi des formules qui emprisonneront, qui lieront bien à tort l'appréciation du juge?

Pourquoi dire que les magistrats ne pourront se décider que de telle ou telle façon, alors qu'ils auront la conviction que l'automobiliste n'a commis aucune faute?

L'automobiliste ne pourrait pas dire : voilà toute une série de circonstances, de faits qui démontrent que je suis absolument innocent de l'accident qui s'est produit.

Nous sommes dans une matière où les faits sont très complexes; il faudra les peser, les apprendre; nous pouvons ici entrer dans ces détails. N'est-il pas plus rationnel d'abandonner cette appréciation aux lumières des magistrats?

On leur soumettra l'ensemble des faits et ils diront si l'automobiliste a apporté la preuve de son innocence ou celle de la faute commise par le voiturier ou la victime.

C'est à la magistrature que nous devons laisser le soin de résoudre ce problème, sans l'embarrasser, sans la paralyser dans l'exercice de sa mission en disant qu'elle ne pourra se décider que par des preuves directes.

Je repousse donc l'amendement de l'honorable M. Berryer parce qu'il impose à l'automobiliste une responsabilité indéfinie en ce qui concerne même les choses et les animaux en ne permettant pas à l'automobiliste de faire la preuve contraire par tous les moyens de droit commun.

J'engage le Sénat à écarter l'amendement de l'honorable M. Berryer et ceux de M. le ministre de la justice et je le prie d'avoir confiance dans la commission de la justice et dans son rapporteur.

Je vous convie à dire avec moi, messieurs, que les textes proposés par notre commission, à la suite du travail si remarquable de l'honorable M. Braun et sauf les amendements d'application dont la discussion démontrerait l'utilité, constituerait une législation sage, modérée, pratique, conforme à ce qui a été décidé par la plupart des législations étrangères et qui tient compte des exigences de l'équité sans heurter le droit. (Très bien! sur un grand nombre de bancs.)

M. Lafontaine. — Comme beaucoup d'entre vous, sans doute, messieurs, je me sens assez perplexe en présence des deux systèmes proposés, l'un par M. Berryer et l'autre par M. Braun. L'interruption de M. Berryer, répondant à une observation très juste de M. Dupont, diminue quelque peu ma perplexité. En effet, le grave défaut que je trouvais à l'amendement de M. Berryer, c'est que l'automobiliste pouvait être rendu responsable *ipso facto*, non seulement du dommage causé aux personnes, mais encore du dommage causé aux choses.

En présence de l'affirmation de M. Berryer qu'il modifiera son texte, dans un sens qui fera tomber, sous le régime du droit commun de l'article 1582, le dommage causé aux choses, je suis d'avis que le système de M. Berryer doit l'emporter sur le système de la commission.

Certes, je ne suis pas suspect de conservatisme, et l'on ne pourra pas me faire le reproche que M. De Mot craint qu'on lui fasse. Ce sont, peut-être, mes études juridiques et ma vie au barreau qui sont cause que je ne puis accepter le système de la commission. Je ne puis concevoir une responsabilité sans faute, je ne puis comprendre qu'un homme, quelque riche qu'il soit, doive subir les conséquences d'un dommage causé s'il n'est pas en faute. Or, il est certain que le système de la commission a pour but d'imposer à l'automobiliste une partie du dommage qui ne résulte pas de sa faute. L'article 15, en effet, dit :

« 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. »

Or, il est certain qu'il est, dans la construction d'une automobile, des pièces et des éléments dont les défauts échappent, avec la meilleure volonté de tout examiner et malgré les soins les plus scrupuleux, à l'attention la plus soutenue du constructeur et de l'automobiliste.

Ces défauts sont de la même nature que les coups de foudre. Il est injuste de rendre un homme responsable de faits et de circonstances sur lesquels il n'a aucune action.

Ce qui a soulevé le plus le mécontentement général contre les automobiles, c'est que les dommages causés par ces véhicules sont particulièrement graves.

La victime est atteinte, le plus souvent plus grièvement qu'elle ne le serait par un véhicule quelconque ou par tout autre fait dommageable qui peut survenir sur la voie publique. Ce qu'on a recherché, c'est que la victime obtienne la réparation, la plus complète possible, du dommage dont elle a souffert et l'on a été amené tout naturellement à faire peser la réparation du dommage entier sur l'automobiliste, et cela surtout parce

qu'au début du mouvement en faveur de la locomotion mécanique, on a considéré l'automobile comme un instrument de luxe, coûteux, qui ne pouvait être employé que par des particuliers fortunés, des industriels, des sociétés anonymes à même de réparer le dommage, quelque important qu'il soit, causé le plus souvent à des gens pauvres, des ouvriers, des usagers de la route, des piétons sans ressources pour trouver en eux-mêmes la compensation du dommage souffert.

Si j'ai pris la parole, c'est surtout pour vous esquisser une théorie que je crois nouvelle et vers l'application de laquelle il faudrait s'orienter. Il est dans la vie humaine un ensemble de risques auxquels nous sommes tous soumis et qui ne trouvent leur origine dans aucune faute : c'est le cas fortuit. Lorsqu'un individu est blessé par une vache, un cheval agissant par leur instinct propre, lorsqu'un tremblement de terre ou une explosion de dynamite, transportée avec toutes les précautions et selon toutes les règles les plus strictes prescrites par l'administration causent, par exemple, la chute d'un bâtiment et occasionnent aussi la mort de plusieurs personnes, il est certain que personne n'est responsable dans le sens réel de ce mot.

N'est-il pas juste que la collectivité intervienne alors et que l'on trouve dans une caisse spéciale, qui serait alimentée par la collectivité en général, par l'Etat, par les provinces et les communes, et dans une certaine mesure par les particuliers, les ressources suffisantes pour réparer des dommages de ce genre ?

Pourquoi faut-il, par le système du risque, faire retomber sur un individu tout le dommage causé ainsi par des circonstances qui ne peuvent être imputées à faute à personne ?

Quoi qu'il en soit de ces considérations, nous avons à prendre ici attitude et je pense, pour les raisons que j'ai indiquées, qu'au système de la commission qui impose à une personne déterminée les conséquences d'un fait entièrement étranger à sa prévoyance la plus attentive, nous devons préférer celui de M. Berryer.

Dans ce système, il y a intervention de la preuve : la faute est présumée, et c'est ce qui déplaît à plusieurs. Mais j'estime, comme M. Berryer l'a très éloquemment exposé, que ce n'est pas l'intervention de la preuve qui doit nous effrayer. Elle existe dans d'autres domaines et l'on peut très bien l'admettre en matière d'automobilisme comme le Code civil l'admet dans les articles 1584 et 1585.

On a objecté, il est vrai, et c'est M. De Mot qui s'est fait le défenseur de cette objection, que la preuve n'est pas nécessaire parce que cette dernière peut être faite par la victime et qu'elle résultera le plus souvent de l'instruction judiciaire.

M. De Mot disait : « Nous allons assister à ce spectacle étrange ; l'instruction exonérera l'automobilisme et la justice civile sera obligée de le condamner à des dommages et intérêts. » Mais cela se voit souvent. Souvent il est déclaré qu'il n'y a pas lieu de poursuivre certaines personnes amenées devant le juge d'instruction et le procureur du roi, et cependant l'affaire parfois a des suites civiles et un jugement condamne ces personnes à des dommages-intérêts. Je crois que l'objection n'est pas sérieuse et que le système de M. Berryer répond le mieux au but que nous avons en vue.

Il a surtout, à mes yeux, ce considérable avantage de rentrer dans le système général de la loi civile, de ne pas mettre hors la loi les automobilistes et de permettre d'attendre la réparation des dommages d'une façon absolument efficace. En effet, comme dans tous les cas dommageables, l'automobiliste sera obligé de réparer le dommage causé d'une façon complète, car je ne saisis pas pour quel motif l'automobiliste bénéficierait de ce grand avantage de voir sa responsabilité pécuniairement limitée.

Je pense que toujours on doit réparer les dommages que l'on a causés par sa faute, dans la plus exacte mesure possible. Il n'y a guère de motif à mon sens de limiter la responsabilité à cet égard.

M. Dupont. — La limitation n'est proposée que lorsqu'on ne peut faire la preuve.

M. De Mot. — On a le choix.

M. Lafontaine. — Cette question de choix est très délicate et me semble compliquer inutilement les choses.

Nous possédons actuellement un système de droit, dans lequel la modification apportée par M. Berryer à l'article 1585 vient prendre une place toute naturelle sans rien changer à l'ensemble des principes. Je suis adversaire de toute mesure exceptionnelle, alors qu'il est possible d'adapter la loi à des besoins nouveaux. Or, on se trouve en présence d'un instrument qui constitue incontestablement un progrès, qui s'est introduit dans notre vie avec éclat et auquel on s'habitue comme on s'est habitué aux vélocipèdes.

J'ai été parmi les premiers à user de la bicyclette en Belgique et je me souviens de cette période où les vélocipédistes étaient considérés comme une sorte de malfaiteurs, à qui il était permis de jouer tous les tours pendables que l'on joue actuellement aux automobilistes.

Plus personne aujourd'hui ne songe à les tracasser ; ils peuvent circuler librement partout. On n'a pas jugé devoir légiférer contre eux d'une façon exceptionnelle. Je ne vois pas pourquoi on légiférerait de façon exceptionnelle contre les automobilistes.

Je voterai l'amendement à l'article 1585 du Code civil proposé par M. Berryer avec la modification que j'ai indiquée.

M. le président. — Voici les amendements qui ont été déposés :

M. Dupont propose : 1° A l'article 12. *In fine*, au lieu de : « Indépendamment de toute faute de leur part ». « Sans que la victime soit tenue de rapporter la preuve d'une faute à leur charge. »

Remplacer les articles 13 et 14 par la rédaction suivante :

« Toutefois, le propriétaire et le conducteur sont exonérés soit totalement, soit partiellement, de cette responsabilité, s'ils prouvent que l'accident est arrivé, totalement ou partiellement, soit par cas fortuit ou par force majeure, soit par la faute de la victime, soit par le fait d'un tiers dont ils ne sont pas responsables. »

L'honorable M. Berryer a fait parvenir, de son côté, l'amendement suivant :

Rédiger comme suit le § 1^{er} de mon amendement :

« Le propriétaire d'un véhicule automobile et le conducteur sont solidairement responsables du dommage causé par ce véhicule à des personnes. »

— Ces amendements seront traduits, imprimés et distribués ; ils feront partie de la discussion.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Messieurs, en répondant à quelques observations qui ont été faites par les orateurs précédents, je désire être extrêmement bref. Je ne pense pas toutefois qu'il me sera possible de terminer aujourd'hui.

Et tout d'abord, je veux examiner les points qui m'ont le plus frappé dans le discours de l'honorable M. Braun.

Je vous avoue avoir été fort étonné d'apprendre par la bouche autorisée de votre rapporteur, et quelque peu par celle non moins autorisée de l'honorable M. Dupont, qu'il n'existe pas de droit commun ; que le droit commun est un mythe, une chimère qu'on imagine, mais qui ne possède pas d'existence réelle. Les efforts que je fais pour le maintenir seraient donc d'autant plus ridicules et plus vains qu'ils ont pour but de conserver le néant.

Et la démonstration de l'honorable M. Braun est extrêmement simple. Y a-t-il un droit commun, c'est-à-dire un droit qui s'applique d'une manière générale, en matière de responsabilité ? Nullement. Il y a, dans le Code, un article 1582. Cet article s'applique à tout individu qui a commis une faute et lui impose une responsabilité : théorie de la faute prouvée.

Il y a ensuite un article 1584 qui impose une responsabilité aux pères, aux instituteurs, aux commettants, présomption de faute. De même, on est responsable des choses qu'on a sous sa garde dans des conditions sur lesquelles la jurisprudence française et la jurisprudence belge ne sont pas d'accord. Il y a, en troisième lieu, un article 1585. Il détermine la responsabilité du propriétaire d'un animal : la présomption de faute à charge du propriétaire ou de celui qui se sert de l'animal. Il y a enfin un article 1586, qui vise le propriétaire d'un bâtiment : système du risque.

Où voit-on dans tout cela, demande l'honorable M. Braun, la trace d'une règle uniforme en matière de responsabilité ?

Messieurs, si l'on admet ce raisonnement, on aboutit à la conclusion suivante : c'est que, pour qu'il y ait un droit commun en matière civile, il faudrait que le Code civil ne comportât qu'un seul article. Du moment où le Code prévoit des situations différentes, il doit aussi contenir des dispositions différentes.

M. Dupont. — L'exception confirme la règle.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Je réponds à l'honorable M. Dupont que ce dicton est peut-être un peu trop général pour s'appliquer en l'espèce.

Si nous prenons des exemples, il est clair que la situation d'un enfant n'est pas la même que celle d'un adulte, que la situation d'un enfant adultérin n'est pas la même que celle d'un enfant naturel ou d'un enfant légitime. Ces hypothèses différentes sont visées par le Code, parce qu'elles correspondent à des réalités, et étant diverses, elles donnent lieu à des dispositions variées.

Dès lors, le droit commun consiste précisément en ce que tous les enfants naturels, tous les enfants adultérins et tous les enfants légitimes sont soumis à des régimes différents pour chaque groupe, mais identiques dans chaque groupe. Le droit commun consiste en ce que tous les mineurs sont soumis à un même régime. Ce qui serait contraire au droit commun, c'est d'appliquer à des mineurs des règles applicables à des majeurs et d'appliquer aux enfants légitimes des règles applicables aux enfants adultérins ou naturels.

En matière de responsabilité, le droit commun consiste à dire que toute personne qui cause à autrui un dommage est responsable de ce dommage si on prouve la faute, mais que cela n'est pas vrai pour les automobilistes ; que tout individu est responsable des choses qu'il a sous sa garde, sauf le cas fortuit, mais que cela n'est pas vrai pour les automobilistes, et ainsi de suite.

De même, à propos de l'article 1585, le système de l'honorable M. Berryer revient à décider qu'on appliquera à l'automobiliste, propriétaire d'une chose inanimée, les règles que cet article édicte pour le propriétaire d'une chose animée.

Mais, dit-on, les automobilistes sont dans une situation particulière ; on crée pour eux des pénalités spéciales. Pourquoi ne pas les soumettre à des responsabilités particulières ? C'est pour cela que l'on propose des textes nouveaux.

Je ne vais pas discuter ces textes en détail; c'est l'existence même d'un droit commun qui fait l'objet de la discussion. Ce que je veux démontrer, c'est que, contrairement à ce qu'on a affirmé, il existe un droit commun, et qu'on nous demande d'en sortir. Or, toute la question est de savoir s'il y a nécessité d'en sortir.

M. Dupont. — Evidemment.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — Et parmi les nombreuses raisons qui militent contre cette nécessité ou cette utilité, il en est une qui me paraît capitale et que M. De Mot a fort bien indiquée. Elle est d'ordre pratique et théorique à la fois : C'est qu'il y a toujours danger à sortir du droit commun parce qu'il fait en quelque sorte partie du patrimoine juridique de la nation. Je n'insiste plus sur cette idée, je l'ai déjà suffisamment développée.

Voici un autre point, accessoire si l'on veut, que je relève dans le discours de M. Braun, parce qu'il est caractéristique. Il s'agit de distinction entre le cas fortuit et la force majeure. J'ai indiqué déjà la difficulté qu'il y avait à distinguer ces deux notions, ou plutôt l'impossibilité où l'honorable rapporteur se trouve lui-même de nous en donner des exemples décisifs.

J'en ai cité deux que l'honorable rapporteur nous a indiqués comme constituant, l'un, le cas fortuit, l'autre, la force majeure, et où, avec la meilleure volonté du monde, je ne puis saisir la différence.

Mais, dans le discours qu'il a prononcé hier, l'honorable sénateur s'est donné la peine de faire la preuve de cette impossibilité d'une manière qui me paraît tout à fait topique.

Il nous a cité un exemple nouveau. Une dame propriétaire d'automobile se promène aux environs de Berlin; son automobile va vite, mais sans excès. Le conducteur est frappé d'une congestion : la direction, naturellement, lui échappe; l'automobile va se jeter contre un arbre, la dame est blessée grièvement, à tel point qu'il est peu probable qu'elle en réchappe; le conducteur, outre son apoplexie, a, paraît-il, quelques contusions. C'est, nous dit-on, un exemple frappant de cas fortuit.

M. Braun, rapporteur. — Pardon, monsieur le ministre, excusez-moi de vous interrompre, ce n'est pas là un exemple frappant. J'ai voulu montrer que dans les cas même les plus difficiles à apprécier, on parvenait encore à dégager la notion du cas fortuit; mais l'exemple que j'ai donné comme le plus frappant, c'est celui du bris ou du ratage de la machine.

M. De Lantsheere, ministre de la justice. — C'est là l'exemple d'un cas où la distinction est extrêmement difficile, c'est dans ce sens précisément que j'ai employé le mot frappant. Je demande maintenant au Sénat quel est l'homme raisonnable qui pourrait apercevoir une différence entre cet exemple et l'exemple suivant. Voilà un conducteur frappé d'apoplexie : c'est un cas fortuit qui entraîne la responsabilité du propriétaire de la voiture. Voici, d'autre part, un conducteur qui est frappé par la foudre : c'est un cas de force majeure.

Personne n'est responsable. Qui pourrait nous dire le critérium de cette distinction subtile, à moins qu'il n'opère à la manière d'Alexandre, qui tranchait le nœud gordien avec son épée. Il y a d'autres Alexandre qui ont hérité de cette épée! (*Hilarité générale.*)

Vous direz que le cas fortuit provient d'une cause qui est dans la machine et que le cas de force majeure provient d'une cause qui est en dehors de la machine. J'ai appelé cela un critérium local ou géométrique. J'ajoute aujourd'hui qu'il s'applique d'une façon ambiguë; car dans la machine signifie, paraît-il, aussi dans le conducteur.

Ce qui prouve que cette distinction n'a pas de valeur, ce sont des cas comme ceux que je viens de citer. Et il y en aura ainsi une foule dans lesquels la jurisprudence ne parviendra pas à se retrouver. Car devant le caractère draconien de la responsabilité on tâchera toujours d'échapper en prouvant la force majeure et en écartant le cas fortuit.

L'honorable M. Braun a cité à l'appui de sa thèse un passage des travaux de la commission de révision du Code civil.

De ce passage semble résulter que la commission de révision du Code civil admettait, en certaines matières, une intervention de la preuve ou même le système du risque. Cela est exact. Seulement, messieurs, il faut tenir compte des circonstances. La commission de révision du Code civil, lorsque ces discussions ont eu lieu, se trouvait dans la période où les accidents du travail avaient donné lieu à beaucoup de plaintes et de difficultés, qui n'étaient pas résolues comme elles le sont maintenant par la loi de 1903. Ce que cette commission a voulu dire, c'est que, pour ce cas spécial, une réforme législative particulière s'imposait. Mais pour le reste, elle n'a apporté aucun changement essentiel au système du Code. Et voici comment elle s'exprimait à propos des articles 1384 et 1385. Vous y retrouverez quelques-unes des considérations que j'ai développées moi-même et qui viennent naturellement à l'esprit.

« L'article 1137 de l'avant-projet de M. Laurent admet une présomption légale en ce qui concerne le dommage causé par le fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde. Cette présomption est appliquée en termes exprès au propriétaire d'une machine à vapeur.

« L'article 5 du projet est rédigé dans un sens opposé. Le système préconisé par M. Laurent conduirait logiquement à admettre une présomption légale de faute à charge de quiconque, par son fait, aurait causé un dommage à autrui. En effet, la corrélation du dommage avec l'auteur

direct du fait dommageable est bien plus étroite que la corrélation que l'on établirait entre le gardien d'une chose inanimée et le dommage occasionné par cette chose.

« On nous objecte qu'il ne faut pas exiger de la victime du dommage une chose impossible; comment prouverait-elle que la chose qui a occasionné le dommage était mal construite ou mal gardée? Elle n'en peut rien savoir, puisqu'elle n'a pas même le droit de toucher à la chose.

« L'objection perd de vue qu'en cette matière, à défaut de présomption légale, on peut toujours invoquer la présomption résultant des circonstances particulières du fait dommageable. Il arrivera bien souvent que le dommage, occasionné par une chose inanimée, ne pourra s'expliquer autrement que par la faute de la personne qui avait la chose sous sa garde.

« Objectera-t-on enfin, qu'après avoir admis la présomption légale à l'égard du gardien d'un animal, il faut l'admettre aussi à l'égard du gardien d'une chose inanimée?

« Mais la différence est grande dans les deux cas.

« L'animal peut nuire spontanément, il faut donc le mettre dans l'impossibilité de nuire. On ne peut laisser agir librement cette cause sous peine de porter soi-même la responsabilité des effets.

« Les choses inanimées, au contraire, ne peuvent causer du mal par elles-mêmes. Le dommage qu'elles occasionnent est le résultat du fait de l'homme ou il est dû à un cas fortuit; le cas fortuit exclut toute responsabilité; quant au fait de l'homme, il doit, dans tous les cas, être apprécié « conformément aux dispositions générales des articles 1 et 2 du projet ».

Enfin, messieurs, il est une dernière considération que je veux relever dans le discours de l'honorable M. Braun et dans celui de l'honorable M. Dupont. C'est l'assimilation entre le système de la loi actuelle et le système de la loi sur les accidents du travail.

J'avoue ne pas comprendre comment cette assimilation est encore invoquée actuellement et ne pas saisir comment l'honorable M. Dupont, qui vous a montré si clairement pourquoi l'article 1733 du Code civil, en matière d'incendie, n'a rien à voir dans ce débat, a pu tirer argument de la loi de 1903, car la condamnation de l'une de ces assimilations était aussi celle de l'autre. Quoi qu'en ait dit l'honorable M. Braun et quoi qu'en dise M. Wahl, en matière d'accidents du travail, la base essentielle, ou tout au moins la condition essentielle de la réparation forfaitaire de l'accident, c'est l'existence d'un contrat. Cela est vrai non seulement en Belgique, mais dans d'autres pays. Et la jurisprudence montre nettement que le contrat est bien la condition essentielle de la responsabilité. N'a-t-on pas jugé en France que, lorsque le contrat de travail est nul, la victime d'un accident n'a pas droit à la réparation forfaitaire?

Au surplus, toute personne qui n'est pas liée par un contrat de travail ne jouit pas du bénéfice de la loi, quand bien même elle est victime d'un accident causé par les engins de l'usine. Ainsi, un ouvrier qui, en dehors de son travail, circule dans les ateliers n'est protégé que par le droit commun. De même, si une chaudière éclate, tuant des ouvriers et des passants, deux systèmes sont appliqués : le système forfaitaire pour les ouvriers et le droit commun pour les autres personnes. Peut-on dire, en présence de ces constatations, que le contrat de travail ne joue pas un rôle essentiel dans cette réparation?

La vérité est, messieurs, qu'en matière d'accidents du travail, il y a une responsabilité acceptée en vertu d'un contrat fait entre deux parties, et que les deux parties intéressées participent toutes deux au risque parce qu'elles participent aussi aux bénéfices, l'ouvrier par son salaire et le patron par ses dividendes. Dans une opération économique commune, des risques communs sont à craindre. Par un contrat librement consenti, le patron et l'ouvrier s'approprient ces risques qui deviennent ainsi des frais généraux de l'entreprise. Voilà aussi pourquoi la réparation due à l'ouvrier n'est pas de la totalité, mais de la moitié du dommage.

Quelle assimilation peut-on faire entre ce risque commun, créé en vue d'un bénéfice commun, et la situation de deux inconnus rapprochés uniquement par le hasard de la circulation sur la voie publique?

Je laisse, messieurs, ces considérations; avant de terminer, je désirerais reprendre quelques mots à M. Berryer. (*Plusieurs voix : A demain !*)

M. le président. — La suite de la discussion est remise à demain.

Le bureau vient de recevoir l'amendement suivant du gouvernement :

« Rédiger comme suit l'article 1^{er}.
« Indépendamment, etc.

« Ces arrêtés royaux détermineront :

« a) Les conditions, etc.

« b) Les catégories, etc.

« c) La forme et la durée du permis, etc.

« d) Le régime à appliquer à l'apprentissage des conducteurs.

« e) Les mesures à prendre pour assurer le retrait temporaire ou définitif des permis, ou l'inscription sur les permis des interdictions encourues.

« f) Le régime à appliquer aux conducteurs étrangers.

— Cet amendement sera traduit, imprimé, distribué et fera partie de la discussion.

— La séance est levée à 4 heures 50 centimes.

Demain, séance publique à 2 heures.