

La réforme de l'homicide commis dans le cadre de la circulation : entre limitation de la responsabilité pénale et reconnaissance des victimes Un stage à l'instruction dans la matière du droit pénal Une épreuve orale de simulation de plaidoirie en matière de droit pénal

Auteur : Marneffe, Louise

Promoteur(s) : Franssen, Vanessa

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master en droit, à finalité spécialisée en droit privé

Année académique : 2025-2026

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/26403>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

La réforme de l'homicide commis dans le cadre de la circulation : entre limitation de la responsabilité pénale et reconnaissance des victimes

Louise MARNEFFE

Travail de fin d'études

Master en droit à finalité spécialisée en droit privé

Année académique 2025-2026

Recherche menée sous la direction de :

Madame Vanessa FRANSSEN

Professeur

RESUME

Le Code pénal de 2024 réforme le régime applicable à l'homicide commis dans le cadre de la circulation en remplaçant l'exigence d'une faute simple par celle d'une faute lourde. Cette évolution traduit la volonté du législateur de limiter l'intervention du droit pénal aux comportements les plus gravement fautifs et de distinguer plus nettement la faute pénale de la faute civile.

Le présent travail met ainsi en évidence les tensions auxquelles donne lieu la réforme, entre le resserrement des conditions d'engagement de la responsabilité pénale et la nécessité de préserver une prise en considération adéquate des victimes. À cet égard, le relèvement du seuil de faute est susceptible de rendre plus difficile l'obtention d'une condamnation pénale, tandis que la dissociation des fautes tend à préserver les possibilités d'indemnisation des victimes devant le juge civil.

L'étude analyse également la portée terminologique et symbolique de la réforme, notamment à travers l'abandon progressif de la notion d'« accident » au profit de celle d'« homicide dans le cadre de la circulation », traduisant une volonté de mieux reconnaître la gravité des faits et la réalité vécue par les victimes.

REMERCIEMENTS

Je tiens d'abord à adresser mes sincères remerciements à Madame Vanessa Franssen pour son accompagnement tout au long de la réalisation de ce travail. Sa disponibilité, ses conseils avisés ainsi que la pertinence de ses remarques ont constitué une aide précieuse dans l'élaboration de cette recherche.

Je souhaite également remercier mes parents et ma sœur pour leur soutien constant, leurs encouragements et leur présence au cours de mes études.

Je tiens enfin à remercier mes amis et amies pour leur présence tout au long de ces années universitaires ; sans eux, ce parcours n'aurait sans doute pas eu la même saveur, ni peut-être été possible.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE 1 : L'ÉVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE.....	11
Section 1 : Les régimes de l'homicide involontaire	12
A. Le régime du Code pénal de 1867	12
1. Élément moral.....	13
1.1. Définition de la faute	13
1.2. Appréciation de la faute.....	14
2. Élément matériel.....	16
B. Le régime du Code pénal de 2024	18
1. Élément moral.....	18
1.1. Définition de la faute	19
1.2. Appréciation de la faute.....	19
2. Élément matériel.....	21
Section 2 : Les objectifs de la réforme.....	22
CHAPITRE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME	23
Section 1 : Le resserrement de la responsabilité pénale.....	23
A. L'élévation du seuil de faute	23
B. Les incertitudes dans l'appréciation de la faute	24
C. L'évolution du lien de causalité	25
Section 2 : La reconfiguration de la réparation des victimes	25
A. La fin de l'unité des fautes	25
B. Les conséquences de cette dissociation	27
1. Le déplacement du contentieux vers le juge civil	27
2. Le maintien de contraintes procédurales	28
2.1. Le maintien du sursis à statuer	28
2.2. L'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil	28
2.3. La compétence du juge répressif pour statuer sur les intérêts civils	29
3. L'émergence d'un choix stratégique dans le chef des victimes	29
Section 3 : L'incidence de la réforme dans le temps	30
CHAPITRE 3 : L'ÉVOLUTION TERMINOLOGIQUE ET SYMBOLIQUE DE LA RÉFORME....	32
Section 1 : L'abandon progressif d'une terminologie jugée inadéquate	32
A. Les limites de la notion d'« accident ».....	32
B. Le choix de l'expression « homicide dans le cadre de la circulation »	34
Section 2 : Une terminologie au service d'une meilleure reconnaissance des faits	35
A. Une qualification cohérente avec le nouveau régime.....	35
B. Une reconnaissance renforcée des victimes et de leurs proches	36
CONCLUSION	38

BIBLIOGRAPHIE.....41

INTRODUCTION

La circulation constitue un espace quotidien de liberté, mais également un lieu où les comportements humains peuvent avoir des conséquences particulièrement graves. Chaque usager, qu'il soit conducteur, passager, cycliste ou piéton, demeure exposé au risque qu'un comportement négligent ou dangereux porte atteinte à l'intégrité physique d'autrui, voire entraîne la mort. Lorsque de tels drames surviennent, le droit pénal est appelé à intervenir afin de qualifier juridiquement les faits, d'identifier une éventuelle responsabilité et, le cas échéant, de sanctionner l'auteur des faits.

Sous l'empire du Code pénal de 1867, de tels faits relevaient de l'homicide involontaire, incrimination fondée sur le défaut de prévoyance ou de précaution. Cette qualification permettait de sanctionner toute faute, même légère, dès lors qu'elle avait contribué à la réalisation du dommage. La faute pénale était ainsi largement assimilée à la faute civile, conformément au principe d'unité des fautes pénale et civile consacré de longue date par la jurisprudence. Ce régime présentait l'avantage d'offrir aux victimes une voie d'accès au juge pénal et, par ricochet, à l'indemnisation de leur dommage. Il n'en soulevait pas moins certaines critiques, en ce qu'il conduisait parfois à mobiliser la voie pénale pour des comportements relevant davantage de la simple négligence que d'une véritable délinquance pénale.

Le Code pénal de 2024 rompt avec cette logique. En matière d'infractions non intentionnelles, il introduit une exigence de faute lourde, entendue comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution. Cette évolution traduit la volonté du législateur de limiter l'intervention pénale aux comportements présentant un degré particulier de gravité et de réaffirmer le caractère subsidiaire du droit pénal. La réforme tend ainsi à éviter la stigmatisation pénale d'auteurs de fautes légères et à mieux distinguer la fonction répressive du droit pénal de la fonction réparatrice du droit civil.

Une telle évolution n'est toutefois pas sans incidence sur la manière dont les victimes sont désormais appréhendées dans le traitement de ces drames de la circulation. En limitant l'intervention du droit pénal aux seules hypothèses de faute lourde, la réforme est susceptible de rendre plus difficile l'obtention d'une condamnation. Dans le même temps, la dissociation entre faute pénale et faute civile tend à préserver les possibilités d'indemnisation des victimes, tandis que l'évolution terminologique opérée par le législateur traduit une volonté de mieux reconnaître la gravité de certains comportements routiers ainsi que la réalité vécue par les victimes et leurs proches.

Dans ce contexte, il apparaît légitime de se poser la question suivante : la réforme du Code pénal de 2024 en matière d'homicide commis dans le cadre de la circulation permet-elle encore une reconnaissance effective des victimes malgré la limitation de la responsabilité pénale ?

Afin de répondre à cette question, la présente étude se propose d'analyser les principales évolutions introduites par le Code pénal de 2024 en matière d'homicide commis dans le cadre de la circulation, en les replaçant dans la continuité du régime antérieur issu du Code pénal de 1867.

Il conviendra d'examiner, dans un premier temps, l'évolution du cadre juridique applicable à cette infraction ainsi que les modifications apportées à ses éléments constitutifs, en particulier à l'élément matériel et à l'élément moral du comportement infractionnel. L'étude portera ensuite sur les conséquences concrètes de la réforme, tant sur l'engagement de la responsabilité pénale que sur la situation des victimes et leur indemnisation. Enfin, une attention particulière sera accordée à la portée terminologique et symbolique de la réforme, à travers l'évolution du vocabulaire employé par le législateur pour désigner les atteintes à la vie humaine commises dans le cadre de la circulation.

Ce travail est le fruit de nombreuses recherches et lectures doctrinales, jurisprudentielles et législatives. L'intelligence artificielle a été utilisée de manière ponctuelle comme outil d'assistance rédactionnelle, notamment afin de reformuler certaines idées et d'améliorer la fluidité de certains développements, sans toutefois se substituer au travail personnel de recherche, d'analyse et de réflexion juridique.

CHAPITRE 1 : L'ÉVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE

La protection de la vie humaine constitue l'un des fondements essentiels du droit pénal. Depuis le Code pénal de 1867¹, les infractions contre la vie occupent une place centrale et témoignent de la volonté du législateur de réprimer les atteintes les plus graves. Cette protection ne se limite pas aux comportements intentionnels, dès lors que le droit pénal belge sanctionne également les comportements non intentionnels ayant entraîné la mort d'autrui. C'est dans ce cadre que le présent chapitre est consacré à l'homicide involontaire, envisagé plus particulièrement dans le contexte de la circulation.

Lorsqu'un accident de la circulation entraîne la mort d'une personne sans que l'auteur ait voulu ce résultat, les faits sont qualifiés d'homicide involontaire sous le Code pénal de 1867, tandis que le nouveau Code pénal² retient la qualification d'homicide dans le cadre de la circulation³.

Sous le Code pénal de 1867, les homicides involontaires relevaient de l'article 419, alinéa 1^{er}, lequel les punissait d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 à 1.000 euros. Lorsque la mort était la conséquence d'un accident de la circulation, cette circonstance constituait une circonstance aggravante, prévue à l'alinéa 2 du même article qui élevait la peine à un emprisonnement de trois mois à cinq ans et à une amende de 50 à 2.000 euros.

Le Code pénal de 2024 rompt avec cette logique en érigeant l'homicide involontaire commis dans le cadre de la circulation en infraction autonome. Celui-ci est désormais visé à l'article 107 et puni d'une peine de niveau 3, soit un emprisonnement de trois à cinq ans.

Dans cette perspective, il convient au préalable de préciser la notion d'accident de la circulation, notion déterminante pour délimiter le champ d'application de cette incrimination. Celle-ci correspond à la notion visée à l'article 138, 6^o *bis* du Code d'instruction criminelle⁴, lequel fixe la compétence pénale du tribunal de police. Elle ne se limite pas aux collisions entre véhicules à moteur mais englobe également toute conduite dangereuse ou négligente ayant causé la mort, des coups ou des blessures à un usager de la voie publique, qu'il soit motorisé ou non⁵.

¹ C. pén., *M.B.*, 15 octobre 1867.

² Loi du 29 février 2024 introduisant le livre II du Code pénal, *M.B.*, 8 avril 2024.

³ Loi du 29 janvier 2026 portant diverses dispositions techniques et urgentes, *M.B.*, 16 février 2026, art. 72.

⁴ C. i. cr., art. 138, 6^o *bis*.

⁵ A. DE NAUW, *Initiation au droit pénal spécial*, 2^e éd., Waterloo, Kluwer, 2008, p. 302.

Selon la Cour de cassation, la notion d'accident de la circulation implique l'intervention de moyens de transport, de piétons ou d'animaux visés par le Code de la route, et exclut les accidents survenus dans la circulation aérienne ou maritime⁶.

Une fois cette notion précisée, il y a lieu d'examiner les éléments constitutifs de l'infraction. Afin qu'un comportement puisse être qualifié de pénalement répréhensible, quatre éléments doivent être réunis. Toutefois, l'analyse portera uniquement sur le premier d'entre eux, à savoir le comportement infractionnel, lequel suppose la réunion d'un élément matériel et d'un élément moral, les autres éléments étant présumés et ne faisant pas l'objet de développements spécifiques dans le cadre du présent travail.

L'examen du comportement infractionnel sera mené de manière comparative, afin de mettre en lumière les évolutions intervenues entre le Code pénal de 1867 et celui de 2024.

Section 1 : Les régimes de l'homicide involontaire

A. Le régime du Code pénal de 1867

Le Code pénal, dans son Titre VII, consacre un Chapitre II à la matière de l'homicide involontaire et des coups et blessures involontaires. Si le législateur recourt à la notion d'infractions « involontaires », la doctrine en souligne toutefois le caractère inapproprié. En effet, ces infractions ne sont pas dépourvues de volonté : elles résultent d'un comportement librement accompli par l'auteur, mais dont les conséquences dommageables n'ont pas été intentionnellement recherchées⁷. Le qualificatif « involontaire » ne renvoie dès lors pas à une absence de volonté, mais à une absence d'intention d'attenter à la personne d'autrui. À cet égard, le recours par le législateur aux termes « volontaires » et « involontaires » apparaît discutable. L'emploi des qualificatifs « intentionnels » et « non intentionnels » aurait sans doute permis de mieux rendre compte de la nature de ces infractions⁸.

Au-delà de cette précision terminologique, ces infractions reposent, comme indiqué ci-dessus, sur un comportement infractionnel, impliquant un élément matériel et un élément moral.

Elles se distinguent dès lors uniquement par la gravité du résultat, l'homicide involontaire impliquant le décès de la victime, contrairement aux coups et blessures.

⁶ Cass. (1^{re} ch.), 6 février 2009, R.G. n° C.07.0341.N, disponible sur www.jura.be.

⁷ Cass., 25 novembre 2008, *Pas.*, 2008, n° 661.

⁸ A. DE NAUW et F. KUTY, *Manuel de droit pénal spécial*, 4^e éd., Liège, Kluwer, 2018, p. 395.

Dans le cadre de la présente analyse, seule l'infraction d'homicide involontaire sera toutefois examinée, conformément à l'objet du présent chapitre, centré sur les atteintes à la vie humaine dans le contexte de la circulation.

1. Élément moral

1.1. Définition de la faute

La faute constitue l'élément moral des infractions non intentionnelles, telles que l'homicide involontaire. Sous l'empire du Code pénal de 1867, le législateur n'en donnait aucune définition précise, se contentant de renvoyer aux concepts généraux de défaut de prévoyance ou de précaution⁹. Ceux-ci peuvent comprendre toute forme de faute, aussi légère soit-elle, ayant eu pour conséquence une atteinte à l'intégrité physique d'autrui¹⁰. Dès lors, la faute pénale a été largement assimilée à la faute civile prévue aux articles 1382 et 1383 de l'ancien Code civil¹¹, consacrant ainsi une certaine unité entre ces deux notions.

Il est généralement admis que la faute se caractérise par le fait que l'auteur n'a ni voulu ni accepté la réalisation de l'infraction¹². Elle consiste alors en tout comportement qui s'écarte de celui qu'aurait adopté une personne normalement prudente et diligente dans les mêmes circonstances. Elle ne doit donc pas nécessairement découler de la violation d'une obligation légale, réglementaire ou contractuelle, dès lors que la norme générale de prudence s'impose à tous¹³.

La faute peut se manifester sous diverses formes, telles que l'imprévoyance, l'inattention, la paresse, la maladresse ou encore la témérité. Ces différentes qualifications ne sont, en définitive, que des déclinaisons d'un même comportement : celui qui s'écarte des standards que l'on est en droit d'attendre d'une personne normalement prudente et diligente¹⁴.

Les notions de défaut de prévoyance ou de précaution ne se confondent pas.

⁹ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *Les infractions. Volume 2 : Les infractions contre les personnes*, H. D. Bosly et Ch. De Valkeneer (dir.), 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 2020, p. 612.

¹⁰ Cass., 12 septembre 2007, *Pas.*, 2007, p. 1495.

¹¹ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *op. cit.*, p. 617.

¹² N. COLETTE-BASECQZ et F. LAMBINET, « L'élément moral des infractions », *L'élément moral en droit*, F. Lambinet (coord.), coll. du Jeune barreau de Namur, Limal, Anthemis, 2014, p. 8.

¹³ Cass. (2^e ch.), 14 novembre 2012, R.G. n° P.11.1611.F, disponible sur www.jura.be.

¹⁴ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *op. cit.*, p. 613.

Le *défait de prévoyance* ou *faute sans prévoyance* sera retenu lorsque l'auteur n'a pas anticipé les conséquences de son comportement alors qu'il aurait dû et pu les prévoir¹⁵. Cette hypothèse recouvre deux situations¹⁶. Soit l'auteur ignore que son comportement est susceptible de produire un dommage, alors qu'une personne normalement prudente aurait dû en avoir conscience. Soit il perçoit le caractère potentiellement dangereux de son comportement, mais n'y prête pas l'attention requise. Tel sera notamment le cas de l'usager qui, par distraction, ne respecte pas un signal de priorité et heurte un autre usager de la route, causant sa mort.

Le *défait de précaution* – également qualifié de *faute avec prévoyance* – vise l'hypothèse dans laquelle l'auteur a conscience du risque inhérent à son comportement, mais décide néanmoins d'agir en omettant de prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, sans pour autant vouloir les conséquences de son acte¹⁷. Il s'agit dès lors d'une forme de prise de risque consciente. À titre d'illustration, peut être évoqué le conducteur en état d'imprégnation alcoolique ou sous influence de stupéfiants qui, ayant perdu la maîtrise de son véhicule, se déporte sur la voie de circulation opposée et percute frontalement un autre usager. La faute consciente constitue la forme la plus grave de l'imprudence punissable¹⁸.

1.2. Appréciation de la faute

La distinction entre ces différentes formes de faute appelle encore à préciser la manière dont celle-ci est appréciée.

Les travaux préparatoires du Code pénal de 1867 semblaient initialement considérer que la faute pénale visée aux articles 418 à 420 devait s'apprécier *in concreto* en tenant compte des éléments suivants : « l'âge, le sexe et les autres qualités personnelles du prévenu, le temps, le lieu et la nature de l'action qui a eu pour effet une infraction à la loi »¹⁹.

La jurisprudence²⁰ s'est toutefois rapidement orientée vers une conception abstraite de la faute, fondée sur le comportement qu'aurait adopté une personne normalement prudente et diligente placée dans les mêmes circonstances²¹. Dans cette perspective, le comportement de

¹⁵ J. S. G. NYPELS et J. SERVAIS, *Le Code pénal belge interprété, principalement au point de vue de la pratique*, t. II, Bruxelles, Bruylant, 1878, p. 438.

¹⁶ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *op. cit.*, p. 614.

¹⁷ J. S. G. NYPELS et J. SERVAIS, *op. cit.*, p. 437.

¹⁸ A. DE NAUW et F. KUTY, *op. cit.*, p. 398.

¹⁹ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *op. cit.*, p. 619.

²⁰ Cass., 5 juin 2003, *Pas.*, 2003, p. 1030.

²¹ A. DE NAUW et F. KUTY, *op. cit.*, p. 399.

l'agent ne s'apprécie plus au regard de ses capacités personnelles, mais par référence à celles d'une personne normalement prudente et diligente abstraitement considérée. Dès lors, en l'absence de critère légal précis, il convient de vérifier si l'intéressé a pris toutes les mesures qu'exigeaient les circonstances, c'est-à-dire celles qu'aurait prises une telle personne dans la même situation²².

La faute résulte ainsi du décalage entre le comportement effectivement adopté par l'agent et celui qui était attendu d'une personne normalement prudente et diligente²³.

Toutefois, si la faute s'apprécie au regard d'un standard abstrait, son application n'en demeure pas moins concrète, en ce que le juge doit tenir compte des circonstances propres à chaque espèce. À cet égard, en matière de roulage, cette appréciation implique que le juge prenne en considération l'ensemble des comportements susceptibles de constituer un défaut de prévoyance ou de précaution. Ceux-ci peuvent notamment consister en des infractions au Code de la route²⁴ – telles que la conduite à une vitesse excessive²⁵, le fait de ne pas circuler sur le côté droit de la chaussée²⁶ ou le refus de céder le passage²⁷ – pour autant qu'un lien causal soit établi entre ces comportements et l'homicide.

A titre d'illustration, le fait pour un conducteur de ne pas tenir compte du comportement imprévisible d'un enfant peut, au regard du standard abstrait retenu, constituer un défaut de prévoyance ou de précaution. Toutefois, les circonstances de l'espèce peuvent être telles que le conducteur ne devait pas raisonnablement s'attendre à ce que l'enfant se précipite soudainement sur la chaussée, ce qui relève de l'appréciation concrète de la faute²⁸.

Par ailleurs, la faute de la victime n'exclut pas, en principe, la responsabilité pénale de l'auteur. Ainsi, le fait que la victime ait elle-même adopté un comportement fautif n'empêche pas nécessairement de retenir une faute dans le chef de l'auteur. En revanche, lorsque le dommage résulte exclusivement de la faute de la victime ou d'un tiers, toute faute dans le chef de l'auteur ne peut être retenue, faute de lien causal entre celle-ci et le dommage²⁹.

Cette approche apparaît toutefois critiquable. Il peut en effet paraître discutable de sanctionner un individu ayant commis une infraction d'imprudence alors même qu'il a

²² A. DE NAUW et F. KUTY, *ibidem*, p. 399.

²³ A. DE NAUW et F. KUTY, *ibidem*, p. 399.

²⁴ Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

²⁵ Cass., 15 mai 1950, *Pas.*, 1950, I, p. 639.

²⁶ Cass., 30 janvier 1950, *Pas.*, 1950, I, p. 366.

²⁷ Cass., 8 janvier 1951, *Pas.*, 1951, I, p. 275.

²⁸ Cass., 7 octobre 1981, *Pas.*, 1982, I, p. 189.

²⁹ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENEER, « L'homicide et les coups et blessures involontaires », *À la découverte de la justice pénale*, Ch. De Valkeneer et I. de la Serna (dir.), 1^e éd., Bruxelles, Larcier, 2015, p. 98.

mobilisé l'ensemble de ses aptitudes et capacités personnelles, fussent-elles limitées³⁰. Une telle logique conduit à apprécier son comportement au regard d'un standard abstrait – celui de la personne normalement prudente et diligente – auquel il ne sera peut-être jamais en mesure de se conformer.

Il n'est dès lors pas dénué de pertinence de s'interroger sur l'opportunité d'envisager la faute de manière plus concrète, en tenant compte des capacités réelles de l'agent. Cette interrogation apparaît d'autant plus légitime que les travaux préparatoires du Code pénal de 1867 semblaient initialement s'orienter vers une appréciation individualisée de la faute, tenant compte des qualités personnelles du prévenu.

2. Élément matériel

Les articles 418 à 420 du Code pénal de 1867 sanctionnent toute atteinte effective à l'intégrité physique d'autrui, aussi minime soit-elle³¹. Dans cette perspective, l'élément matériel peut prendre différentes formes. Il peut s'agir d'un acte positif, correspondant à la commission d'un comportement, ou d'un acte négatif, consistant en l'omission d'un comportement que l'auteur aurait dû adopter³².

L'élément matériel peut également consister dans le fait de causer une conséquence dommageable. Dans cette hypothèse, la loi pénale ne définit pas nécessairement le comportement en lui-même, mais bien le résultat prohibé, tel que l'atteinte à l'intégrité physique ou le décès. L'élément matériel réside alors dans le fait que le comportement de l'auteur – qu'il s'agisse d'une action ou d'une omission – a contribué à la réalisation de cette conséquence.

Dans le cadre du présent travail, centré sur l'homicide involontaire, la conséquence dommageable consiste en le décès de la victime. Si cette notion peut paraître, à première vue, évidente, elle n'en demeure pas moins délicate à cerner d'un point de vue juridique, en l'absence de définition dans le Code pénal³³.

En pratique, la constatation du décès repose sur les données de la science médicale. À cet égard, la loi du 13 juin 1986 relative au prélèvement et à la transplantation d'organes³⁴ prévoit

³⁰ A. DE NAUW et F. KUTY, *op. cit.*, p. 400.

³¹ A. DE NAUW et F. KUTY, *ibidem*, p. 408.

³² Cass., 3 décembre 2014, *Pas.*, 2014, p. 2741.

³³ A. S. MASSA, C. FAGNOULLE, H. LURKIN et P. MONVILLE, « Homicide et coups et blessures involontaires », *Droit pénal et procédure pénale* (f. mob.), Waterloo, Kluwer, mars 2022, p. 71.

³⁴ *M.B.*, 14 février 1987.

que le médecin se fonde sur l'état le plus récent de la science, généralement identifié à l'arrêt irréversible de l'activité cérébrale³⁵.

La constatation du décès ne suffit toutefois pas à caractériser l'infraction. Encore faut-il établir que ce résultat est imputable au comportement de l'auteur, ce qui suppose de démontrer l'existence d'un lien de causalité entre le comportement et la conséquence dommageable³⁶.

À cet égard, le droit pénal ne consacre pas de théorie autonome du lien de causalité. La jurisprudence a dès lors recours aux théories développées en droit civil, dans le prolongement du principe d'unité de la faute pénale et de la faute civile.

Deux théories permettent d'appréhender ce lien de causalité.

Selon la théorie de l'équivalence des conditions, il y a « une relation de cause à effet entre la faute de l'agent et la survenance du dommage lorsque le comportement illégal a, nonobstant l'interposition d'autres causes, nécessairement causé celui-ci, c'est-à-dire que, sans la faute, le dommage tel qu'il existe *in concreto* ne se serait pas produit de la même manière ni avec les mêmes conséquences dommageables »³⁷. Il en résulte que le lien de causalité est établi dès lors que la faute a contribué au dommage, sans devoir en être la cause unique³⁸ ou déterminante³⁹.

À l'inverse, la théorie de la causalité adéquate vise à restreindre le cercle des causes juridiquement pertinentes. Elle consiste à ne retenir, parmi les différentes circonstances ayant contribué au dommage, que celles qui apparaissent, selon le cours normal des choses et l'expérience générale de la vie, comme aptes à produire un tel résultat⁴⁰. Elle introduit ainsi une exigence de normalité et de prévisibilité du résultat, en ce sens que « seuls les événements qui devaient normalement provoquer le dommage peuvent être considérés

³⁵ A. S. MASSA, C. FAGNOULLE, H. LURKIN et P. MONVILLE, « Homicide et coups et blessures involontaires », *Droit pénal et procédure pénale* (f. mob.), Waterloo, Kluwer, mars 2022, p. 71.

³⁶ A. DE NAUW, *op. cit.*, p. 299.

³⁷ A. DE NAUW et F. KUTY, *op. cit.*, p. 414.

³⁸ Cass., 11 février 2009, *Pas.*, 2009, p. 432.

³⁹ Cass., 4 février 2009, *Pas.*, 2009, p. 320.

⁴⁰ B. DUBUISSON, V. CALLEWAERT, B. DE CONINCK, F. GEORGE et N. SCHMITZ, *Droit de la responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 2008-2020 – Volume 1 : Le fait générateur et le lien causal*, coll. Les Dossiers du Journal des tribunaux, Bruxelles, Larcier, 2023, p. 427.

comme ses causes »⁴¹, ce qui conduit à écarter les causes trop éloignées ou purement fortuites⁴².

En définitive, le droit pénal retient, sous l'impulsion de la Cour de cassation, la théorie de l'équivalence des conditions⁴³. Si elle permet une appréhension large d'un lien causal, elle apparaît néanmoins difficilement conciliable avec certaines exigences du droit pénal, en particulier en matière d'infractions par défaut de prévoyance ou de précaution⁴⁴. En effet, dans un système marqué par une subjectivisation croissante, cette conception entre en tension avec l'exigence de prévisibilité et le principe de culpabilité personnelle, en ce qu'elle permet d'imputer un résultat indépendamment de son caractère normalement prévisible⁴⁵.

B. Le régime du Code pénal de 2024

Le nouveau Code pénal a souhaité accorder une place prépondérante au citoyen et à ses droits fondamentaux, reléguant l'État à une fonction de garant de ces droits au service du citoyen et de la société⁴⁶.

Dans cette perspective, les infractions contre les personnes sont désormais inscrites au Titre 3 du Livre 2 du Code pénal de 2024, immédiatement après les violations graves du droit international humanitaire et le crime d'écocide. Elles sont prévues aux articles 106 et 107 du nouveau Code, au sein d'une section spécifiquement dédiée à « l'homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution ».

Comme sous l'empire du Code pénal de 1867, l'analyse portera sur les éléments moral et matériel du comportement infractionnel, en vue de dégager les évolutions introduites par le nouveau Code.

1. Élément moral

⁴¹ H. DE RODE, « Le lien de causalité », *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, J. L. Fagnart (dir.), Waterloo, Kluwer 1998, p. 8.

⁴² V. COLSON, « L'homicide et les lésions corporelles involontaires dans le cadre d'un accident de la circulation – Les incidences du nouveau Code pénal », *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police 2025*, M. Dambre et P. Lecocq (éd.), vol. 41, Bruges, die Keure - la Charte, 2025, p. 334.

⁴³ A. DE NAUW et F. KUTY, *op. cit.*, p. 414.

⁴⁴ B. DUBUISSON, V. CALLEWAERT, B. DE CONINCK, F. GEORGE et N. SCHMITZ, *op. cit.*, p. 427.

⁴⁵ V. COLSON, *op. cit.* p. 334.

⁴⁶ Projet de loi introduisant le livre II du Code pénal, exposé des motifs, *Doc., Ch.*, 2022-2023, n° 55-3518/001, pp. 15-17.

1.1. Définition de la faute

Sous l'empire du nouveau droit pénal, seule une faute lourde pourra fonder une responsabilité pénale. L'introduction de cette exigence marque une évolution significative par rapport au régime issu du Code pénal de 1867, lequel admettait qu'une simple faute, même légère, suffisait à engager la responsabilité pénale de son auteur⁴⁷.

Le Code pénal de 2024 rompt dès lors avec le principe d'unité des fautes pénale et civile, consacré de longue date par la jurisprudence de la Cour de cassation⁴⁸ en matière d'homicide et de coups et blessures involontaires. Cette dissociation fera l'objet de développements ultérieurs.

La faute lourde s'entend comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution⁴⁹. Elle est définie, dans les travaux préparatoires du nouveau Code pénal, comme « la faute à ce point anormale qu'on ne peut concevoir qu'elle soit commise par une personne raisonnable et prudente »⁵⁰.

1.2. Appréciation de la faute

Parallèlement à l'exigence d'une faute lourde, les modalités d'appréciation de celle-ci appellent une analyse nuancée.

Les travaux préparatoires indiquent que le juge devra notamment tenir compte « de l'âge et de l'expertise de l'auteur, du caractère téméraire de la faute, du nombre de fautes et de la prévisibilité des conséquences visées dans l'incrimination »⁵¹. Ceci peut dès lors donner l'impression d'un infléchissement vers une appréciation plus concrète de la faute.

⁴⁷ Cass., 12 septembre 2007, *Pas.* 2007, p. 1495.

⁴⁸ Cass., 1^{er} février 1877, *Pas.*, 1877, I, p. 92.

⁴⁹ Nouveau C. pén., art. 7, §3.

⁵⁰ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

⁵¹ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

Cette lecture est d'ailleurs relayée par le Conseil d'État dans son avis⁵² relatif à la proposition de loi instaurant la dualité des fautes pénale et civile⁵³. Celui-ci souligne que, contrairement à la faute civile, appréciée par référence au comportement abstrait du « bon père de famille », la faute pénale devrait être appréciée *in concreto*, en tenant compte des éléments propres au prévenu, tels que son âge, sa formation ou ses aptitudes personnelles.

De telles positions ne sauraient toutefois être suivies sans réserve.

D'une part, la prise en considération des circonstances propres à l'auteur n'est pas véritablement nouvelle. Les travaux préparatoires du Code pénal de 1867 envisageaient déjà une appréciation de la faute tenant compte des qualités personnelles du prévenu⁵⁴, même si la jurisprudence a par la suite privilégié un standard abstrait fondé sur la personne normalement prudente et diligente⁵⁵.

D'autre part, le nouveau Code pénal ne consacre pas un abandon de ce critère abstrait. La faute lourde est en effet définie comme un comportement qu'une personne raisonnable et prudente n'aurait pas adopté⁵⁶. Le législateur demeure ainsi attaché à un modèle abstrait, ce qui relativise l'idée d'un basculement vers une appréciation purement concrète.

En réalité, loin d'introduire une véritable rupture, le nouveau régime s'inscrit dans la continuité d'une pratique déjà bien établie. Le juge a toujours apprécié la faute en confrontant le comportement de l'auteur à un standard abstrait, tout en tenant compte, dans son application, de certaines caractéristiques individuelles, telles que l'expérience, le niveau de formation ou les circonstances concrètes de l'espèce.

Dès lors, l'évolution opérée par le nouveau Code pénal de 2024 ne saurait être interprétée comme la consécration d'une appréciation purement *in concreto*. Elle traduit davantage une accentuation – voire une mise en exergue – d'éléments qui étaient déjà pris en pratique, sans consacrer de méthode d'appréciation distincte selon la gravité de la faute.

Il en résulte une certaine ambiguïté quant à la méthode d'appréciation de la faute. Le discours des travaux préparatoires, rejoint en partie par l'analyse du Conseil d'État, met en avant une

⁵² Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, avis du Conseil d'État, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/003, p. 3.

⁵³ Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/001.

⁵⁴ H. D. BOSLY et Ch. DE VALKENNEER, « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *op. cit.*, p. 619.

⁵⁵ Cass., 5 juin 2003, *Pas.*, 2003, p. 1030.

⁵⁶ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

individualisation accrue de l'analyse, tandis que la définition même de la faute lourde demeure ancrée dans un standard abstrait.

Cette tension pourrait ne pas être sans conséquence en pratique. Elle laisse aux juridictions une marge d'appréciation importante dans la qualification de la faute lourde, au risque d'engendrer une certaine insécurité juridique⁵⁷.

2. Élément matériel

La réforme du Code pénal retient, comme sous l'empire du Code de 1867, l'homicide, c'est-à-dire le décès de la victime, comme conséquence dommageable. À cet égard, la définition du décès n'a pas évolué et continue de reposer sur les acquis de la science médicale⁵⁸.

En revanche, la question du lien de causalité appelle davantage de réserves. Le nouveau Code pénal n'aborde pas cette question. Or, dès lors que la réforme modifie en profondeur la condition de la faute, désormais limitée à la faute lourde, il aurait été cohérent de s'interroger également sur les modalités d'appréciation du lien causal⁵⁹.

Dès l'instant où seule une faute lourde peut engager la responsabilité pénale, il paraît difficile de continuer à retenir toutes les fautes ayant contribué à la réalisation du dommage. Dans cette perspective, il semble plus cohérent de privilégier la théorie de la causalité adéquate plutôt que celle de l'équivalence des conditions⁶⁰. En ne retenant que les causes normalement aptes à produire le dommage, cette approche permet de tenir compte de la prépondérance de certaines causes et d'introduire une exigence de prévisibilité du résultat⁶¹.

Cette idée se retrouve d'ailleurs, de manière indirecte, dans les travaux préparatoires, qui mentionnent la prévisibilité des conséquences comme un élément permettant d'apprécier l'existence d'une faute lourde⁶². Une telle approche s'inscrirait ainsi dans la logique de la

⁵⁷ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, « La fin de l'unité de la faute pénale et de la faute civile : une petite révolution avec des conséquences majeures ? », *Le nouveau Code pénal : prêt pour demain ?*, V. Franssen et A. Masset (dir.), coll. Commission Université-Palais – Université de Liège, vol. 239, Bruxelles, Anthemis, 2026, p. 14.

⁵⁸ V. COLSON, « L'homicide et les lésions corporelles involontaires dans le cadre d'un accident de la circulation – Les incidences du nouveau Code pénal », *op. cit.* p. 332.

⁵⁹ V. COLSON, *ibidem*, p. 334.

⁶⁰ V. COLLIN, « La définition de l'élément moral dans la proposition de loi du livre 1^{er} du Code pénal : une fin de toute controverse ? », *Rev. dr. ULiège*, n° 3, 2020, p. 494 ; V. COLSON, *ibidem*, p. 334.

⁶¹ V. COLSON, *ibidem*, p. 335.

⁶² Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

causalité adéquate et apparaîtrait cohérente avec la dissociation entre faute pénale et faute civile⁶³.

Section 2 : Les objectifs de la réforme

Le passage, opéré par le Code pénal de 2024, d'un système admettant la moindre faute à une exigence de faute lourde invite à s'interroger sur les objectifs poursuivis par le législateur.

Cette évolution s'inscrit dans une volonté de limiter le champ de la responsabilité pénale et de recentrer le droit pénal sur les comportements les plus graves, conformément à une conception subsidiaire de la répression pénale⁶⁴. En réservant la sanction pénale aux hypothèses de faute grave, le législateur entend éviter la stigmatisation d'auteurs de simples négligences⁶⁵.

La réforme traduit également la volonté de mieux distinguer la faute pénale de la faute civile. En mettant fin à l'unité des fautes, le législateur entend réserver la réponse pénale aux comportements les plus gravement déviants, tout en laissant au droit civil le soin de traiter les atteintes résultant de fautes plus légères⁶⁶.

Elle répond enfin au constat selon lequel la voie pénale était parfois utilisée à des fins étrangères à ses finalités propres, notamment pour établir la faute en vue de l'indemnisation de la victime. Le législateur a ainsi entendu réaffirmer le rôle spécifique du droit pénal, distinct de celui du droit civil⁶⁷.

Les objectifs poursuivis par le législateur ne sont toutefois pas sans incidence sur la place accordée aux victimes dans le traitement de ces infractions. Le resserrement des conditions d'engagement de la responsabilité pénale conduit en effet à s'interroger sur la manière dont le nouveau régime entend désormais répondre aux attentes des victimes.

Les développements qui suivent permettront d'apporter des éléments de réponse à cette problématique. Le chapitre suivant sera consacré à l'analyse des conséquences concrètes de

⁶³ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 17.

⁶⁴ V. COLLIN, *op. cit.*, p. 494.

⁶⁵ J. M. HAUSMAN, Th. MOREAU et D. VANDERMEERSCH, *Éléments de droit pénal. Ancien et nouveau Code pénal*, Bruxelles, la Charte, 2024, p. 83.

⁶⁶ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, rapport, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/004, p. 58.

⁶⁷ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 47.

la réforme, tandis que le dernier chapitre examinera le changement de terminologie opéré en matière d'homicide dans le cadre de la circulation.

CHAPITRE 2 : LES CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME

La réforme opérée par le Code pénal de 2024 ne se limite pas à une redéfinition des conditions d'incrimination de l'homicide involontaire. Elle affecte plus largement l'équilibre du système répressif, en redéfinissant les conditions d'engagement de la responsabilité pénale et les rapports entre les ordres pénal et civil.

Ces évolutions sont susceptibles d'entraîner des répercussions importantes. Il convient dès lors d'en examiner les principales implications, en analysant le resserrement de la responsabilité pénale, la reconfiguration de la réparation des victimes, ainsi que les incertitudes qui en résultent.

Section 1 : Le resserrement de la responsabilité pénale

La réforme du Code pénal de 2024 affecte en premier lieu les conditions d'accès à la responsabilité pénale. En resserrant le champ de l'incrimination, elle modifie non seulement le seuil de faute requis, mais également les modalités d'appréciation de celle-ci et l'imputation du dommage.

Ces évolutions sont dès lors susceptibles d'influencer la capacité des juridictions à retenir une responsabilité pénale, et, partant, les possibilités pour les victimes d'obtenir une reconnaissance judiciaire des faits.

A. L'élévation du seuil de faute

Comme il a été exposé précédemment, le Code pénal de 2024 exige désormais une faute lourde, entendue comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution⁶⁸, soit une faute particulièrement anormale qu'une personne raisonnable et prudente n'aurait pas commise⁶⁹. Une telle exigence complique sensiblement l'établissement de la responsabilité pénale. Alors que, sous l'empire de l'ancien Code pénal, une faute légère suffisait, la partie poursuivante

⁶⁸ Nouveau C. pén., art. 7, §3.

⁶⁹ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

doit désormais démontrer l'existence d'un comportement présentant un degré particulier de gravité, ce qui rend la preuve plus difficile à rapporter.

Cette exigence est accentuée par le standard de preuve applicable en matière pénale. En effet, la culpabilité doit être établie au-delà de tout doute raisonnable, le moindre doute profitant à l'accusé. À l'inverse, en matière civile, la faute peut être retenue sur la base d'une simple balance des probabilités⁷⁰. Il en résulte que certaines situations, autrefois susceptibles de donner lieu à une condamnation, pourraient désormais échapper à la sanction pénale, conformément à la volonté du législateur de réserver l'intervention du droit pénal aux comportements les plus graves.

Ce resserrement du champ répressif tend ainsi à limiter les hypothèses dans lesquelles une condamnation peut être obtenue, ce qui peut réduire, en pratique, l'accès des victimes à une reconnaissance pénale des faits.

B. Les incertitudes dans l'appréciation de la faute

Ainsi qu'il a été mis en évidence au chapitre précédent, la réforme soulève également des interrogations quant aux modalités d'appréciation de la faute lourde. Si les travaux préparatoires semblent promouvoir une prise en compte accrue des caractéristiques propres à l'auteur⁷¹, la définition même de cette faute demeure fondée sur un standard abstrait, renvoyant au comportement d'une personne raisonnable et prudente⁷².

Il en résulte une certaine indétermination quant à la méthode à privilégier, oscillant entre appréciation *in abstracto* et prise en compte des circonstances individuelles. Cette absence de clarification confère dès lors au juge une marge d'appréciation importante dans la qualification de la faute, ce qui est susceptible d'engendrer une certaine insécurité juridique⁷³.

Une telle indétermination est susceptible d'affecter la prévisibilité des décisions et, partant, la capacité des victimes à anticiper l'issue des poursuites.

⁷⁰ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 47.

⁷¹ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

⁷² Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 49.

⁷³ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 14.

C. L'évolution du lien de causalité

L'introduction d'une faute lourde invite également à reconsidérer l'approche du lien de causalité, ainsi qu'il a été évoqué au chapitre précédent. Dans un système exigeant une faute d'une particulière gravité, il apparaît moins cohérent de retenir l'ensemble des comportements ayant contribué au dommage, comme le permet la théorie de l'équivalence des conditions⁷⁴.

Dans cette perspective, une partie de la doctrine préconise de privilégier la théorie de la causalité adéquate, qui consiste à ne retenir que les causes normalement aptes à produire le dommage, en tenant compte de la prévisibilité du résultat⁷⁵.

Si cette approche renforce la cohérence du système, elle n'est toutefois pas expressément consacrée et dépend largement de l'interprétation des juridictions, ce qui peut compliquer, en pratique, l'établissement du lien causal et, partant, l'engagement de la responsabilité pénale.

Section 2 : La reconfiguration de la réparation des victimes

La réforme du Code pénal de 2024 a également des répercussions sur la situation des victimes en matière d'indemnisation. En mettant fin à l'unité des fautes pénale et civile, elle rompt avec le lien traditionnel qui existait entre l'issue de la procédure pénale et l'engagement de la responsabilité civile.

Cette évolution conduit à redéfinir les modalités de réparation du dommage, en distinguant les fonctions respectives du juge pénal et du juge civil. Si cette dissociation tend à renforcer, en principe, les possibilités d'indemnisation des victimes, elle soulève néanmoins plusieurs difficultés liées au maintien des mécanismes procéduraux existants.

A. La fin de l'unité des fautes

⁷⁴ V. COLLIN, *op. cit.*, p. 494 ; V. COLSON, *op. cit.*, p. 335.

⁷⁵ V. COLSON, *ibidem*, p. 334.

La réforme opérée par le Code pénal de 2024 met fin au principe d'unité entre la faute pénale et la faute civile⁷⁶, traditionnellement admis en matière d'homicide et de coups et blessures involontaires⁷⁷.

Sous l'empire du Code pénal de 1867, le défaut de prévoyance ou de précaution visé aux articles 418 à 420 du Code pénal correspondait à la négligence ou à l'imprudence au sens de l'article 1383 de l'ancien Code civil⁷⁸. Il en résultait une identité entre faute pénale et faute civile, toutes deux appréciées selon le modèle de la personne normalement prudente et diligente⁷⁹.

Cette unité présentait certes l'avantage d'éviter des contradictions entre les décisions pénale et civile⁸⁰. Elle emportait toutefois des conséquences importantes pour les victimes. En effet, lorsque le juge pénal constatait l'absence de faute et prononçait un acquittement, le juge civil ne pouvait, en principe, retenir une faute sur la base du droit civil. La victime pouvait ainsi se voir privée d'indemnisation, même en présence d'un comportement susceptible de constituer une faute au regard du droit civil⁸¹.

La réforme du Code pénal met fin à cette logique en consacrant une dissociation entre la faute pénale et la faute civile. En conséquence, la limitation du champ de la responsabilité pénale à la faute lourde permet à présent à une victime, lorsque l'auteur de l'infraction a été acquitté par le juge pénal, de conserver la possibilité de solliciter une indemnisation devant le juge civil si l'auteur a commis une faute légère⁸².

Cette dissociation a pour effet de déplacer, au moins partiellement, le contentieux vers le juge civil. Ceci apparaît, en principe, favorable aux victimes sur le plan indemnitaire. Toutefois, cette évolution n'est pas exempte de difficultés. Si les fautes ne coïncident plus, plusieurs mécanismes procéduraux continuent à organiser les rapports entre le pénal et le civil selon

⁷⁶ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 47.

⁷⁷ Cass., 1^{er} février 1877, *Pas.*, 1877, I, p. 92.

⁷⁸ A. S. MASSA, C. FAGNOULLE, H. LURKIN et P. MONVILLE, « Homicide et coups et blessures involontaires », *Droit pénal et procédure pénale* (f. mob.), Waterloo, Kluwer, mars 2022, p. 62. ; Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, développements, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/001, p. 4.

⁷⁹ A. DE NAUW, « De identiteit van de civiele en de penale schuld, betekenen door een penalist », *Liber amicorum Nadine Watté*, R. Jafferli, V. Marquette et A. Nuyts (dir.), Bruxelles, Bruylant, 2017, p. 120.

⁸⁰ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 11.

⁸¹ Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, développements, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/001, p. 3.

⁸² N. COLETTE-BASECQZ et N. BLAISE, *Manuel de droit pénal général*, 5^e éd., Limal, Anthemis, 2024, p. 308 ; D. VANDERMEERSCH, J. ROZIE et J. DE HERDT, *Le livre I^{er} du nouveau Code pénal. Les principes généraux du droit pénal revisités*, Bruxelles, la Charte, 2024, p. 53 ; J. M. HAUSMAN, Th. MOREAU et D. VANDERMEERSCH, *op. cit.*, p. 84.

une logique héritée de leur unité⁸³, ce qui est de nature à en compliquer la mise en œuvre. Elle implique en outre, pour les victimes, d'opérer un choix quant à la voie procédurale à privilégier, choix qui peut s'avérer délicat en raison des incertitudes entourant la qualification de la faute.

B. Les conséquences de cette dissociation

1. Le déplacement du contentieux vers le juge civil

La première conséquence de la dissociation des fautes est le déplacement, au moins partiel, du contentieux de l'indemnisation vers le juge civil. En effet, lorsque le comportement de l'auteur ne présente pas le degré de gravité requis pour engager sa responsabilité pénale, la victime conserve la possibilité d'invoquer une faute civile afin d'obtenir réparation⁸⁴.

Ce déplacement se justifie par la différence entre les finalités respectives des juridictions pénales et civiles. Le juge pénal est désormais appelé à sanctionner les comportements les plus gravement fautifs, tandis que le juge civil demeure compétent pour assurer la réparation des dommages résultant de fautes légères⁸⁵. Ainsi, un comportement insuffisant pour caractériser une faute lourde pourra néanmoins constituer une faute civile.

Cette évolution est d'autant plus importante que les règles de preuve applicables ne sont pas identiques. En matière pénale, la culpabilité doit être établie au-delà de tout doute raisonnable, le moindre doute profitant au prévenu⁸⁶. En matière civile, la preuve doit être rapportée avec un degré raisonnable de certitude, ce qui place le seuil probatoire à un niveau moins élevé⁸⁷. De même, celui qui invoque une cause d'exonération de responsabilité devant le juge civil devra en apporter la preuve, alors qu'en matière pénale, il suffit au prévenu de rendre plausible une cause de justification ou d'exclusion de culpabilité pour que la partie poursuivante doive en démontrer l'inexistence⁸⁸.

⁸³ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 20.

⁸⁴ J. M. HAUSMAN, Th. MOREAU et D. VANDERMEERSCH, *op. cit.*, p. 84.

⁸⁵ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 58 ; N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 11.

⁸⁶ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 47.

⁸⁷ J. M. HAUSMAN, Th. MOREAU et D. VANDERMEERSCH, *op. cit.*, p. 84.

⁸⁸ Projet de loi portant le livre 6 « La responsabilité extracontractuelle » du Code civil, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3213/001, pp. 56-57.

Sous cet angle, la dissociation des fautes peut améliorer la situation des victimes, dans la mesure où elle leur permet de ne plus dépendre exclusivement de la réussite de l'action publique pour obtenir réparation.

2. Le maintien de contraintes procédurales

Si la dissociation des fautes permet ainsi de ne plus faire dépendre l'indemnisation de l'issue de la procédure pénale, elle ne s'accompagne pas pour autant d'un renouvellement complet du cadre procédural. En effet, certains corollaires procéduraux demeurent applicables, alors même qu'ils ont été conçus dans le cadre du régime antérieur fondé sur l'unité de la faute pénale et de la faute civile⁸⁹.

2.1. Le maintien du sursis à statuer

Le premier d'entre eux est le principe selon lequel « le pénal tient le civil en état », consacré à l'article 4 du titre préliminaire du Code de procédure pénale⁹⁰. Lorsque l'action publique est mise en mouvement, le juge civil doit surseoir à statuer tant que le juge pénal ne s'est pas définitivement prononcé⁹¹, afin d'éviter des décisions contradictoires.

Ce mécanisme était cohérent lorsque la faute pénale et la faute civile se confondaient. Il l'est moins dans le nouveau système⁹². En effet, le juge pénal apprécie désormais l'existence d'une faute lourde, tandis que le juge civil peut retenir une faute simple. Les deux juges ne se prononcent donc plus exactement sur la même notion de faute.

Le maintien de ce sursis crée dès lors une situation paradoxale⁹³. La victime qui agit devant le juge civil peut être contrainte d'attendre l'issue d'une procédure pénale portant sur l'existence d'une faute lourde, alors même que son action civile pourrait être fondée sur une faute de moindre intensité. Il en découle un risque accru de retard dans la réparation du dommage subi, ce qui réduit l'intérêt pratique de la dissociation des fautes.

2.2. L'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil

⁸⁹ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 20.

⁹⁰ C. i. cr., art. 4.

⁹¹ C. i. cr., art. 4.

⁹² O. MICHIELS, « Les implications procédurales de la réforme du livre 6 du Code civil : vers une nouvelle articulation entre droit civil et droit pénal », *J.T.*, 2025, pp. 177-180.

⁹³ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 22.

Le principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil soulève également des difficultés. Historiquement, ce principe empêchait le juge civil de remettre en cause ce qui avait été « définitivement, certainement et nécessairement »⁹⁴ jugé par le juge pénal. Dans un système d'unité des fautes, il était logique qu'un acquittement pénal pour absence de faute empêche ensuite le juge civil de retenir une faute civile⁹⁵.

Cette logique apparaît toutefois aujourd'hui moins évidente. Un acquittement fondé sur l'absence de faute lourde ne fait en effet pas obstacle à ce qu'une faute civile soit retenue. Le maintien de l'autorité de la chose jugée doit donc être envisagé avec prudence⁹⁶. Cependant, les évolutions jurisprudentielles de la Cour constitutionnelle et de la Cour de cassation font apparaître une remise en cause progressive de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil⁹⁷. Cette autorité n'a donc plus la portée absolue qu'elle pouvait auparavant avoir.

2.3. La compétence du juge répressif pour statuer sur les intérêts civils

La compétence du juge répressif pour statuer sur les intérêts civils devient en outre plus délicate à justifier. Tant que les fautes étaient identiques, il était cohérent que le juge pénal, après avoir apprécié la faute, puisse statuer sur la réparation du dommage. Désormais, le juge pénal apprécie uniquement l'existence d'une faute lourde⁹⁸. En cas d'acquittement pour absence d'une telle faute, il ne pourra pas se prononcer sur l'existence d'une faute civile simple⁹⁹.

Il en résulte que la compétence du juge pénal en matière civile devient partielle. Elle demeure cohérente lorsque la faute lourde est retenue, puisque celle-ci entraînera normalement la responsabilité civile. En revanche, lorsqu'aucune faute lourde n'est caractérisée, la victime devra se tourner vers le juge civil pour faire valoir une faute simple¹⁰⁰. La réforme risque ainsi de multiplier les passages entre les juridictions et d'allonger les délais d'indemnisation.

3. L'émergence d'un choix stratégique dans le chef des victimes

⁹⁴ Cass. (1^{re} ch.), 4 mai 2017, R.G. n° C.16.0187.F, disponible sur www.jura.be.

⁹⁵ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 24.

⁹⁶ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *ibidem*, p. 25.

⁹⁷ Pour plus de développements sur les évolutions jurisprudentielles, voy. L. LIPPERT, « Quelle autorité pour la chose jugée », *Réforme du Code pénal et questions choisies*, J. Hubert (dir.), coll. Edition du Jeune barreau de Liège, Limal, Anthemis, 2024, pp. 250-259.

⁹⁸ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 29.

⁹⁹ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *ibidem*, p. 30.

¹⁰⁰ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *op. cit.*, p. 30.

La dissociation des fautes pénale et civile modifie sensiblement les stratégies procédurales ouvertes aux victimes¹⁰¹. Alors que, sous l'empire du régime antérieur, la constitution de partie civile devant le juge pénal apparaissait comme la voie privilégiée, en raison de l'unité des fautes, cette évidence tend aujourd'hui à s'estomper.

Désormais, la victime ne peut plus présumer qu'une faute pénale sera retenue dès lors qu'un comportement fautif est établi. L'exigence d'une faute lourde réduit en effet les hypothèses de condamnation pénale, de sorte que la voie civile peut, dans certains cas, apparaître plus adaptée pour obtenir réparation. Il en résulte que le choix entre la voie pénale et la voie civile doit désormais être envisagé de manière plus nuancée, en fonction de la nature des faits et du degré de gravité de la faute susceptible d'être retenue.

Ce choix n'est toutefois pas dénué de complexité. D'une part, la distinction entre faute lourde et faute légère demeure, à ce stade, incertaine et largement tributaire de l'appréciation du juge. D'autre part, les contraintes procédurales subsistantes, telles que le principe selon lequel « le pénal tient le civil en état »¹⁰², sont susceptibles d'influencer ce choix en retardant l'issue de la procédure civile lorsque l'action publique est mise en mouvement.

Dans ce contexte, la voie pénale conserve néanmoins un certain attrait pratique. Elle permet en effet à la victime de bénéficier des moyens d'enquête mis en œuvre par les autorités répressives, facilitant ainsi l'établissement des faits. Elle présente toutefois l'inconvénient d'être soumise à un seuil probatoire plus élevé¹⁰³ et de pouvoir retarder l'indemnisation en raison de l'attente liée à l'issue de la procédure. À l'inverse, une action introduite directement devant le juge civil permet d'éviter un tel délai et de bénéficier d'un régime probatoire plus souple¹⁰⁴, mais implique que la victime supporte elle-même la charge de la preuve.

Section 3 : L'incidence de la réforme dans le temps

L'entrée en vigueur du nouveau Code pénal soulève enfin la question de son application aux faits commis antérieurement mais non encore définitivement jugés.

¹⁰¹ N. COLETTE-BASECQZ, E. DELHAISE et F. GREGGIO, *ibidem*, p. 37.

¹⁰² C. i. cr., art. 4.

¹⁰³ Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001, p. 47.

¹⁰⁴ J. M. HAUSMAN, Th. MOREAU et D. VANDERMEERSCH, *op. cit.*, p. 84 ; D. VANDERMEERSCH, J. ROZIE et J. DE HERDT, *op. cit.*, p. 53.

En vertu des principes généraux relatifs à l'application de la loi pénale dans le temps, consacrés notamment à l'article 2 du nouveau Code pénal¹⁰⁵ ainsi qu'à l'article 7 de la Convention européenne des droits de l'homme¹⁰⁶, la loi pénale ne dispose en principe que pour l'avenir. Ce principe de non-rétroactivité¹⁰⁷ tend à préserver la sécurité juridique¹⁰⁸ en faisant obstacle à ce que la loi nouvelle altère les conséquences juridiques de situations définitivement accomplies sous l'empire de la loi ancienne¹⁰⁹. Il assure ainsi que les personnes demeurent soumises aux dispositions en vigueur au moment où les faits ont été commis.

Le droit pénal connaît toutefois une exception majeure : la rétroactivité de la loi pénale la plus douce¹¹⁰. Lorsque la loi nouvelle améliore la situation du prévenu¹¹¹, les dispositions les plus favorables doivent être appliquées aux faits commis avant son entrée en vigueur, pour autant qu'ils n'aient pas encore fait l'objet d'une décision définitive. La Cour de cassation admet ainsi que ce principe trouve notamment à s'appliquer lorsque la loi nouvelle modifie favorablement les éléments constitutifs de l'infraction¹¹².

Appliqués au nouveau Code pénal, ces principes revêtent une importance particulière en matière d'infractions non intentionnelles. En effet, en substituant à la faute simple une exigence de faute lourde, le législateur a restreint le champ de l'incrimination. Une telle modification doit être considérée comme plus favorable au prévenu¹¹³, dès lors qu'elle rend plus difficile l'établissement de la responsabilité pénale. Il en résulte que, pour les faits commis avant l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, prévue au 1^{er} septembre 2026, mais non encore définitivement jugés à cette date, les juridictions seront tenues d'appliquer cette nouvelle exigence de faute lourde. Cette rétroactivité est alors susceptible d'avoir des conséquences significatives en pratique, en conduisant à écarter la responsabilité pénale dans des situations qui, sous l'empire du droit antérieur, auraient pu donner lieu à une condamnation, ce qui pourrait affecter les attentes des victimes en matière de reconnaissance judiciaire des faits.

¹⁰⁵ Nouveau C. pén., art. 2.

¹⁰⁶ Convention Européenne des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales, signée à Rome le 4 novembre 1950, approuvée par la loi du 13 mai 1955, *M.B.*, 19 août 1955, art. 7.

¹⁰⁷ Nouveau C. pén., art. 2, al. 1.

¹⁰⁸ F. KUTY, *Principes généraux du droit pénal belge. Tome 1, La loi pénale*, 3^e éd., Bruxelles, Larcier, 2018, p. 295.

¹⁰⁹ F. KUTY, *Précis de droit pénal : commentaire du livre I^{er} du Code pénal*, coll. de la Faculté de droit et de criminologie de l'Université libre de Bruxelles, Bruxelles, Larcier-Intersentia, 2024, p. 105.

¹¹⁰ Nouveau C. pén., art. 2, al. 3.

¹¹¹ Cass., 3 avril 2000, *Pas.*, 2000, p. 681.

¹¹² F. KUTY, *Principes généraux du droit pénal belge. Tome 1, La loi pénale*, 3^e éd., *op. cit.*, p. 338.

¹¹³ V. COLSON, *op. cit.*, p. 348.

CHAPITRE 3 : L'ÉVOLUTION TERMINOLOGIQUE ET SYMBOLIQUE DE LA RÉFORME

Après avoir examiné les conséquences concrètes de la réforme sur l'engagement de la responsabilité pénale et sur l'indemnisation des victimes, il convient d'envisager une autre dimension de cette évolution. La réforme du Code pénal de 2024 ne se limite pas à un réaménagement des conditions d'incrimination : elle modifie également la manière dont les atteintes à la vie humaine commises dans le contexte de la circulation sont désignées par le législateur.

À cet égard, l'évolution terminologique mérite une attention particulière. Sous l'empire du Code pénal de 1867, ces faits relevaient de l'homicide involontaire lorsque « la mort est la conséquence d'un accident de la circulation »¹¹⁴. Le nouveau Code pénal avait initialement repris la terminologie d'« accident de la circulation mortel »¹¹⁵, avant que celle-ci ne soit remplacée par l'expression « homicide dans le cadre de la circulation »¹¹⁶. Cette évolution ne constitue pas un simple choix rédactionnel. Elle traduit une volonté de mieux refléter la gravité des comportements en cause ainsi que les attentes des victimes et de leurs proches¹¹⁷.

Ce changement de terminologie invite dès lors à s'interroger sur la portée symbolique de la réforme et sur la manière dont le vocabulaire pénal participe à la reconnaissance de la gravité de ces infractions.

Section 1 : L'abandon progressif d'une terminologie jugée inadéquate

A. Les limites de la notion d'« accident »

Dans sa version initiale, le nouveau Code pénal du 29 février 2024 consacrait, à l'article 107, l'infraction d'« accident de la circulation mortel », définie comme l'« homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution dans le cadre d'un accident de la circulation »¹¹⁸. Cette terminologie s'inscrivait dans le prolongement de l'article 419, alinéa 2, du Code pénal de 1867, qui visait déjà l'hypothèse dans laquelle « la mort est la conséquence d'un accident de la circulation ».

¹¹⁴ C. pén., art. 419, al. 2.

¹¹⁵ Nouveau C. pén., art. 107.

¹¹⁶ Loi du 29 janvier 2026 portant diverses dispositions techniques et urgentes, *M.B.*, 16 février 2026, art. 72.

¹¹⁷ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, exposé des motifs, *Doc., Ch.*, 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 20.

¹¹⁸ Nouveau C. pén., art. 107.

Toutefois, avant même l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, l'utilisation de la notion d'« accident » a suscité des critiques. Plusieurs initiatives législatives¹¹⁹ ont en effet souligné le caractère inadéquat de cette terminologie pour désigner certaines atteintes à la vie commises dans le contexte de la circulation.

Dans son sens courant, la notion d'accident renvoie à un événement fortuit, imprévisible ou relevant du hasard¹²⁰. Or, de nombreux décès survenant dans le contexte de la circulation trouvent leur origine dans des comportements particulièrement dangereux, tels que la conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants, les excès de vitesse importants ou encore certaines violations graves des règles de sécurité routière¹²¹.

Dans cette perspective, il a été souligné que le recours à la notion d'« accident » ne tient pas suffisamment compte « du comportement actif des personnes à l'origine de ces décès »¹²². Il apparaît en effet difficile de continuer à qualifier de purement « accidentelles » des situations dans lesquelles un conducteur adopte volontairement un comportement créant un danger manifeste pour la vie d'autrui.

Plusieurs prises de position ont ainsi dénoncé le caractère inadapté d'une terminologie qui continue à évoquer le hasard ou la fatalité. Il a notamment été relevé que parler d'« accident » renvoie encore à l'idée d'une « faute à pas de chance », alors même que certains drames résultent de comportements délibérément dangereux¹²³. Comme l'a résumé le père d'une victime de la route, « un accident, c'est quelque chose d'imprévu, qui peut arriver à n'importe qui. Mais si on conduit sous l'influence de drogues ou d'alcool, ce n'est pas un hasard. Il a fait un choix délibéré : prendre le volant et mettre les autres en danger »¹²⁴. La ministre de la Justice a d'ailleurs souligné que l'utilisation de termes tels qu'« accident regrettable » n'était

¹¹⁹ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, exposé des motifs, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, pp. 19-21 ; Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, développements, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001, pp. 3-5.

¹²⁰ Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, développements, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001, p. 4.

¹²¹ Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, développements, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001, p. 7.

¹²² Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, développements, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001, p. 4.

¹²³ L. GOFFINET, « L'homicide routier entre dans le Code pénal », 31 mars 2026, disponible sur : <https://avello.org/homicide-routier/>.

¹²⁴ P. MARTIN, « En Belgique, un accident mortel de la route sera un homicide dès 2026 », 28 juillet 2025, disponible sur : <https://www.virgule.lu/international/en-belgique-un-accident-mortel-de-la-route-sera-un-homicide-des-2026/80148760.html>.

plus compatible avec « la gravité d'un comportement dangereux sur la route, et encore moins avec ses éventuelles conséquences »¹²⁵.

La critique de cette terminologie s'inscrit enfin dans un mouvement plus large observé à l'étranger. En Angleterre, au Pays de Galles, aux Pays-Bas ainsi que dans plusieurs États américains, les homicides commis dans le contexte de la circulation font déjà l'objet d'incriminations spécifiques. La France a également récemment consacré la notion d'« homicide routier », notamment sous l'impulsion d'associations de victimes¹²⁶.

B. Le choix de l'expression « homicide dans le cadre de la circulation »

La remise en cause de la notion d'« accident » a rapidement conduit le législateur à modifier la terminologie initialement retenue par le nouveau Code pénal. Avant même l'entrée en vigueur de celui-ci, l'article 107 a fait l'objet d'une révision par la loi du 29 janvier 2026 portant diverses dispositions techniques et urgentes¹²⁷, adoptée à la suite du dépôt, le 19 novembre 2025, d'un projet de loi¹²⁸ visant cette modification. L'infraction est désormais qualifiée d'« homicide dans le cadre de la circulation » et vise « l'homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution dans le cadre de la circulation ».

Au-delà du caractère jugé inadéquat de la notion d'« accident » au regard de la gravité des faits, le choix de l'expression « homicide dans le cadre de la circulation » répond également à plusieurs objectifs poursuivis par le législateur.

D'une part, l'introduction du terme « homicide » vise à assurer une meilleure cohérence avec la structure du nouveau Code pénal¹²⁹. L'infraction étant intégrée dans la section consacrée à

¹²⁵ X., « L'homicide dans le cadre de la circulation fait son apparition dans le Code pénal », 18 juillet 2025, disponible sur : <https://verlinden.belgium.be/fr/actualites/lhomicide-dans-le-cadre-de-la-circulation-fait-son-apparition-dans-le-code-penal>.

¹²⁶ Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, développements, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001, p. 4 ; P. MARTIN, « En Belgique, un accident mortel de la route sera un homicide dès 2026 », 28 juillet 2025, disponible sur : <https://www.virgule.lu/international/en-belgique-un-accident-mortel-de-la-route-sera-un-homicide-des-2026/80148760.html> ; X., « L'homicide dans le cadre de la circulation fait son apparition dans le Code pénal », 18 juillet 2025, disponible sur : <https://verlinden.belgium.be/fr/actualites/lhomicide-dans-le-cadre-de-la-circulation-fait-son-apparition-dans-le-code-penal>.

¹²⁷ Loi du 29 janvier 2026 portant diverses dispositions techniques et urgentes, *M.B.*, 16 février 2026, art. 72.

¹²⁸ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001.

¹²⁹ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 83.

l'« homicide par défaut grave de prévoyance et de précaution », il apparaissait cohérent de faire également figurer cette notion dans l'intitulé de l'article 107¹³⁰.

D'autre part, le recours à la notion d'« homicide » s'explique également par l'évolution des conditions d'engagement de la responsabilité pénale. Les travaux préparatoires soulignent qu'à la différence du régime issu du Code pénal de 1867, le nouveau Code pénal exige désormais une faute grave pour engager la responsabilité pénale. Dans cette perspective, « en cas d'erreur grave, il ne s'agit plus d'un accident, mais d'une grande responsabilité de la part de son auteur »¹³¹.

Le choix de l'expression « dans le cadre de la circulation » procède également d'une volonté d'assurer un champ d'application suffisamment large. Les travaux préparatoires relèvent en effet que la référence à la seule « circulation routière » risquait d'exclure certaines hypothèses relevant notamment de la circulation ferroviaire. L'expression retenue permet ainsi d'englober l'ensemble des situations visées par l'article 107 du nouveau Code pénal¹³².

Cette évolution s'inscrit enfin dans un mouvement plus large de réflexion autour de la qualification de ces infractions. Une proposition de loi déposée en 2024 envisageait ainsi d'aller plus loin encore en consacrant la notion d'« homicide routier »¹³³, considérée comme davantage représentative de la réalité de certains comportements à l'origine de ces décès. Si cette terminologie n'a, à ce stade, pas été retenue par le législateur belge, ces initiatives témoignent néanmoins de l'importance croissante accordée à la portée symbolique du vocabulaire pénal dans le traitement des atteintes à la vie commises dans le contexte de la circulation.

Section 2 : Une terminologie au service d'une meilleure reconnaissance des faits

A. Une qualification cohérente avec le nouveau régime

¹³⁰ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, exposé des motifs, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 20.

¹³¹ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 83.

¹³² Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 83.

¹³³ Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001.

L'évolution terminologique opérée par le législateur ne peut être dissociée des transformations plus générales introduites par le Code pénal de 2024 en matière d'homicide commis dans le cadre de la circulation.

Comme il a été mis en évidence aux chapitres précédents, le nouveau régime abandonne le système antérieur fondé sur la moindre faute pour réserver désormais la responsabilité pénale aux hypothèses de faute grave. Le droit pénal tend ainsi à se recentrer sur les comportements présentant un degré particulier de gravité, conformément à une conception plus subsidiaire de la répression pénale¹³⁴.

Dans cette perspective, le remplacement de la notion d'« accident » par celle d'« homicide » s'inscrit en parfaite cohérence avec le resserrement des conditions d'incrimination. En limitant désormais l'intervention du droit pénal aux seules hypothèses de faute grave, le législateur entend réserver la qualification pénale aux comportements les plus sérieux. Le recours à la notion d'« homicide » participe ainsi d'une volonté de qualifier ces faits à la hauteur de leur gravité réelle, assurant une adéquation entre la terminologie employée et la logique générale de la réforme¹³⁵.

B. Une reconnaissance renforcée des victimes et de leurs proches

Au-delà de sa portée juridique, l'évolution terminologique opérée par le législateur revêt une dimension profondément symbolique à l'égard des victimes et de leurs proches.

Plusieurs familles de victimes ainsi que diverses associations ont dénoncé le caractère inadapté de la notion d'« accident » pour qualifier certains drames de la route. Pour les proches des victimes, ce terme ne traduit ni la gravité des faits ni la responsabilité de leur auteur, donnant parfois le sentiment d'une absence de réelle condamnation sociale pour des comportements pourtant jugés inexcusables¹³⁶. À cet égard, les parents de Romane Pontello, tuée par un conducteur ivre en 2023, ont notamment soutenu que lorsqu'une personne choisit de prendre le volant sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et provoque la mort d'autrui, « il ne s'agit pas d'un délit mais d'un homicide »¹³⁷. Dans le même sens, le père de la

¹³⁴ V. COLLIN, *op. cit.*, p. 494.

¹³⁵ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, commentaire des articles, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 83.

¹³⁶ L. GOFFINET, « L'homicide routier entre dans le Code pénal », 31 mars 2026, disponible sur : <https://avello.org/homicide-routier/>.

¹³⁷ L. GOFFINET, « L'homicide routier entre dans le Code pénal », 31 mars 2026, disponible sur : <https://avello.org/homicide-routier/>.

victime déclarait que sa fille « n'est pas morte dans un accident de la circulation » mais qu'« elle a été assassinée »¹³⁸.

Cette critique a progressivement trouvé un relais dans le débat politique. Certains ont ainsi souligné qu'il était devenu « insupportable » de continuer à parler d'« accident » lorsqu'un conducteur a sciemment adopté un comportement mettant gravement en danger la vie d'autrui¹³⁹. La réforme a dès lors été présentée comme une réponse attendue depuis de nombreuses années par les familles et les associations de victimes, pour lesquelles l'utilisation d'une terminologie plus adaptée constitue une forme essentielle de reconnaissance¹⁴⁰.

Ces préoccupations ont ensuite trouvé un écho au niveau législatif. Il a notamment été souligné qu'il était difficile d'imaginer ce que vivent les proches des victimes lors des procédures judiciaires qui suivent un drame de la route, et qu'il importait, de ce point de vue également, d'adapter le vocabulaire pénal afin qu'il soit davantage en adéquation avec la réalité vécue par les familles¹⁴¹.

Dans cette perspective, le recours à la notion d'« homicide » ne constitue pas un simple changement rédactionnel. Cette évolution tend ainsi à mieux prendre en considération la souffrance des victimes et de leurs proches, longtemps confrontés à un vocabulaire perçu comme minimisant les drames vécus¹⁴². Le choix des termes employés par le législateur participe ainsi à une reconnaissance accrue de la gravité des comportements en cause ainsi que des atteintes subies par les victimes.

¹³⁸ P. MARTIN, « En Belgique, un accident mortel de la route sera un homicide dès 2026 », 28 juillet 2025, disponible sur : <https://www.virgule.lu/international/en-belgique-un-accident-mortel-de-la-route-sera-un-homicide-des-2026/80148760.html>.

¹³⁹ X., « L'introduction de l'homicide routier dans le Code pénal approuvé par la Chambre : une reconnaissance de la souffrance des familles de victimes, selon Vanessa Matz », 29 janvier 2026, disponible sur : <https://matz.belgium.be/fr/actualites/lintroduction-de-lhomicide-routier-dans-le-code-penal-approuve-par-la-chambre-une>.

¹⁴⁰ Les Engagés, « L'homicide routier inscrit dans le code pénal : une avancée majeure », 30 janvier 2026, disponible sur : <https://www.lesengages.be/actualite/lhomicide-routier-inscrit-dans-le-code-penal-une-avancee-majeure/>.

¹⁴¹ Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, exposé des motifs, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001, p. 20 ; X., « L'homicide dans le cadre de la circulation fait son apparition dans le Code pénal », 18 juillet 2025, disponible sur : <https://verlinden.belgium.be/fr/actualites/lhomicide-dans-le-cadre-de-la-circulation-fait-son-apparition-dans-le-code-penal>.

¹⁴² P. MARTIN, « En Belgique, un accident mortel de la route sera un homicide dès 2026 », 28 juillet 2025, disponible sur : <https://www.virgule.lu/international/en-belgique-un-accident-mortel-de-la-route-sera-un-homicide-des-2026/80148760.html>.

CONCLUSION

La réforme du Code pénal de 2024 en matière d'homicide commis dans le cadre de la circulation témoigne d'une évolution profonde de la manière dont le droit pénal belge appréhende les atteintes non intentionnelles à la vie humaine. En exigeant désormais une faute lourde pour engager la responsabilité pénale, le législateur a manifestement entendu limiter l'intervention du droit pénal aux comportements présentant un degré particulier de gravité. Le système antérieur, dans lequel une simple faute pouvait suffire à fonder une condamnation, cède ainsi la place à une conception plus exigeante et plus restrictive de la responsabilité pénale.

Une telle évolution n'est toutefois pas sans conséquence pour les victimes. Le relèvement du seuil de faute rend plus difficile l'établissement de la responsabilité de l'auteur et réduit, dans certaines situations, les hypothèses dans lesquelles une condamnation pourra être prononcée. Cette évolution apparaît d'autant plus significative que les drames de la circulation trouvent fréquemment leur origine dans des comportements dont la gravité peut s'avérer délicate à qualifier, à la frontière entre simple imprudence et faute particulièrement grave. Les incertitudes entourant l'appréciation de la faute lourde risquent dès lors d'accentuer le sentiment d'imprévisibilité auquel les victimes peuvent être confrontées à l'issue de la procédure pénale.

Pour autant, la réforme ne traduit pas une mise à l'écart des victimes. En rompant avec l'unité des fautes pénale et civile, le législateur a également entendu éviter qu'une absence de condamnation pénale prive automatiquement les victimes de toute possibilité d'obtenir réparation. La réforme tend ainsi à déplacer partiellement la reconnaissance des victimes vers le terrain civil, en permettant qu'une faute simple puisse encore ouvrir un droit à indemnisation, même lorsqu'aucune faute lourde n'est retenue par le juge pénal.

Cette dissociation des fautes ne va toutefois pas sans difficultés. Si elle tend, en principe, à préserver les intérêts des victimes sur le plan indemnitaire, plusieurs mécanismes procéduraux continuent à fonctionner selon une logique héritée du système antérieur. La réforme aboutit ainsi à un système plus complexe, dans lequel les victimes peuvent être amenées à multiplier les démarches procédurales ou à supporter des délais plus importants afin d'obtenir réparation.

La reconnaissance des victimes dans le cadre de la réforme ne se limite toutefois pas à cette dimension indemnitaire. Elle transparaît également dans l'évolution terminologique opérée par le législateur. Le remplacement progressif de la notion d'« accident » par celle d'« homicide dans le cadre de la circulation » traduit, à cet égard, une volonté de mieux refléter la gravité de certains comportements routiers ainsi que la réalité vécue par les

victimes et leurs proches. À travers cette évolution, le législateur reconnaît que certains drames de la circulation ne peuvent plus être appréhendés comme de simples événements relevant du hasard lorsqu'ils trouvent leur origine dans des comportements délibérément dangereux.

En conclusion, il apparaît difficile de répondre de manière catégorique à la question de savoir si la réforme de l'homicide commis dans le cadre de la circulation permet encore une reconnaissance effective des victimes malgré la limitation de la responsabilité pénale.

En restreignant le champ de la responsabilité pénale aux hypothèses de faute lourde, la réforme réduit incontestablement les possibilités d'obtenir une condamnation et, partant, une reconnaissance pénale des faits. En ce sens, certaines attentes des victimes risquent désormais de se heurter plus fréquemment aux limites du nouveau système répressif.

Pour autant, cette évolution ne traduit pas un désintérêt du législateur à l'égard des victimes. Elle témoigne davantage d'une volonté de repenser les modalités de leur reconnaissance, en dissociant plus nettement les dimensions répressive, indemnitaire et symbolique. La place des victimes ne disparaît donc pas du nouveau dispositif, mais ne dépend plus uniquement de l'obtention d'une condamnation pénale.

La réforme apparaît ainsi comme la recherche d'un équilibre délicat entre deux préoccupations susceptibles d'entrer en tension : limiter l'intervention du droit pénal aux comportements les plus gravement fautifs, tout en maintenant une prise en considération adéquate des victimes et de la gravité des atteintes qu'elles subissent.

BIBLIOGRAPHIE

LÉGISLATION

Convention Européenne des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales, signée à Rome le 4 novembre 1950, approuvée par la loi du 13 mai 1955, *M.B.*, 19 août 1955.

Code d'instruction criminelle du 17 novembre 1808.

Code pénal du 9 juin 1867, *M.B.*, 15 octobre 1867.

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, *M.B.*, 27 mars 1968.

Loi du 13 juin 1986 relative au prélèvement et à la transplantation d'organes, *M.B.*, 14 février 1987.

Loi du 29 février 2024 introduisant le livre II du Code pénal, *M.B.*, 8 avril 2024.

Loi du 29 janvier 2026 portant diverses dispositions techniques et urgentes, *M.B.*, 16 février 2026.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/001.

Proposition de loi instaurant la dualité de la faute pénale et civile dans le cadre des coups et blessures involontaires ou homicide involontaire, *Doc.*, Ch., 2007-2008, n° 52-1170/003.

Projet de loi portant le livre 6 « La responsabilité extracontractuelle » du Code civil, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3213/001.

Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/001.

Projet de loi introduisant le livre I^{er} du Code pénal, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3374/004.

Projet de loi introduisant le livre II du Code pénal, *Doc.*, Ch., 2022-2023, n° 55-3518/001.

Proposition de loi modifiant le Code pénal du 29 février 2024 en vue d'y instaurer l'homicide routier, *Doc.*, Ch., 2024-2025, n° 56-0617/001.

Projet de loi portant diverses dispositions techniques et urgentes, *Doc.*, Ch., 2025-2026, n° 56-1181/001.

JURISPRUDENCE

Cass., 1^{er} février 1877, *Pas.*, 1877, I, p. 92.

Cass., 30 janvier 1950, *Pas.*, 1950, I, p. 366.

Cass., 15 mai 1950, *Pas.*, 1950, I, p. 639.

Cass., 8 janvier 1951, *Pas.*, 1951, I, p. 275.

Cass., 7 octobre 1981, *Pas.*, 1982, I, p. 189.

Cass., 3 avril 2000, *Pas.*, 2000, p. 681.

Cass., 5 juin 2003, *Pas.*, 2003, p. 1030.

Cass., 12 septembre 2007, *Pas.*, 2007, p. 1495.

Cass., 25 novembre 2008, *Pas.*, 2008, n° 661.

Cass., 4 février 2009, *Pas.*, 2009, p. 320.

Cass. (1^{re} ch.), 6 février 2009, R.G. n° C.07.0341.N, disponible sur www.jura.be.

Cass., 11 février 2009, *Pas.*, 2009, p. 432.

Cass. (2^e ch.), 14 novembre 2012, R.G. n° P.11.1611.F, disponible sur www.jura.be.

Cass., 3 décembre 2014, *Pas.*, 2014, p. 2741.

Cass. (1^{re} ch.), 4 mai 2017, R.G. n° C.16.0187.F, disponible sur www.jura.be.

DOCTRINE

BOSLY, H. D. et DE VALKENEER, Ch., « Les homicides et lésions corporelles non intentionnelles », *Les infractions. Volume 2 : Les infractions contre les personnes*, H. D. Bosly et Ch. De Valkeneer (dir.), 2^e éd., Bruxelles, Larcier, 2020, pp. 612 à 619.

BOSLY, H. D. et DE VALKENEER, Ch., « L'homicide et les coups et blessures involontaires », *À la découverte de la justice pénale*, Ch. De Valkeneer et I. de la Serna (coord.), 1^e éd., Bruxelles, Larcier, 2015, p. 98.

COLETTE-BASECQZ, N. et BLAISE, N., *Manuel de droit pénal général*, 5^e éd., Limal, Anthemis, 2024.

COLETTE-BASECQZ, N., DELHAISE, E. et GREGGIO, F., « La fin de l'unité de la faute pénale et de la faute civile : une petite révolution avec des conséquences majeures ? », *Le nouveau Code pénal : prêt pour demain ?*, V. Franssen et A. Masset (dir.), coll. Commission Université-Palais – Université de Liège, vol. 239, Bruxelles, Anthemis, 2026, pp. 11 à 37.

COLETTE-BASECQZ, N. et LAMBINET, F., « L'élément moral des infractions », *L'élément moral en droit*, F. Lambinet (coord.), coll. du Jeune barreau de Namur, Limal, Anthemis, 2014, p. 8.

COLLIN, V., « La définition de l'élément moral dans la proposition de loi du livre 1^{er} du Code pénal : une fin de toute controverse ? », *Rev. dr. ULiège*, n° 3, 2020, p. 494.

COLSON, V., « L'homicide et les lésions corporelles involontaires dans le cadre d'un accident de la circulation – Les incidences du nouveau Code pénal », *Chronique de droit à l'usage des juges de paix et de police 2025*, M. Dambre et P. Lecocq (éd.), vol. 41, Bruges, de Keure - la Charte, 2025, p. 332 à 348.

DE NAUW, A., « De identiteit van de civiele en de penale schuld, beteken door een penalist », *Liber amicorum Nadine Watté*, R. Jafferli, V. Marquette et A. Nuyts (dir.), Bruxelles, Bruylant, 2017, p. 120.

DE NAUW, A., *Initiation au droit pénal spécial*, 2^e éd. Waterloo, Kluwer, 2008.

DE NAUW, A. et KUTY, F., *Manuel de droit pénal spécial*, 4^e éd., Bruxelles, Kluwer, 2018.

DE RODE, H., « Le lien de causalité », *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, J. L. Fagnart (dir.), Waterloo, Kluwer 1998, p. 8.

DUBUISSON, B., CALLEWAERT, V., DE CONINCK, B., GEORGE, G. et SCHMITZ, N., *Droit de la responsabilité civile. Chronique de jurisprudence 2008-2020 – Volume 1 : Le fait générateur et le lien causal*, coll. Les Dossiers du Journal des tribunaux, Bruxelles, Larcier, 2023.

HAUSMAN, J. M., MOREAU, Th. et VANDERMEERSCH, D., *Éléments de droit pénal. Ancien et nouveau Code pénal*, Bruxelles, la Charte, 2024.

KUTY, F., *Précis de droit pénal : commentaire du livre I^{er} du Code pénal*, coll. de la Faculté de droit et de criminologie de l'Université libre de Bruxelles, Bruxelles, Larcier-Intersentia, 2024.

KUTY, F., *Principes généraux du droit pénal belge. Tome 1, La loi pénale*, 3^e éd., Bruxelles, Larcier, 2018.

LIPPERT, L., « Quelle autorité pour la chose jugée », *Réforme du Code pénal et questions choisies*, J. Hubert (dir.), coll. Edition du Jeune barreau de Liège, Limal, Anthemis, 2024, pp. 250-259.

MASSA, A. S., FAGNOULLE, C., LURKIN, H. et MONVILLE, P., « Homicide et coups et blessures involontaires », *Droit pénal et procédure pénale* (f. mob.), Waterloo, Kluwer, mars 2022, p. 71.

MICHIELS, O., « Les implications procédurales de la réforme du livre 6 du Code civil : vers une nouvelle articulation entre droit civil et droit pénal », *J.T.*, 2025, pp. 177-180.

NYPELS, J. S. G. et SERVAIS, J., *Le Code pénal belge interprété, principalement du point de vue de sa pratique*, t. II, Bruxelles, Bruylant, 1878.

VANDERMEERSCH, D., ROZIE, J. et DE HERDT, J., *Le livre I^{er} du nouveau Code pénal. Les principes généraux du droit pénal revisités*, Bruxelles, la Charte, 2024.

AUTRES SOURCES

GOFFINET, L., « L'homicide routier entre dans le Code pénal », 31 mars 2026, disponible sur : <https://avello.org/homicide-routier/>.

MARTIN, P., « En Belgique, un accident mortel de la route sera un homicide dès 2026 », 28 juillet 2025, disponible sur : <https://www.virgule.lu/international/en-belgique-un-accident-mortel-de-la-route-sera-un-homicide-des-2026/80148760.html>.

Les Engagés, « L'homicide routier inscrit dans le code pénal : une avancée majeure », 30 janvier 2026, disponible sur : <https://www.lesengages.be/actualite/lhomicide-routier-inscrit-dans-le-code-penal-une-avancee-majeure/>.

X., « L'homicide dans le cadre de la circulation fait son apparition dans le Code pénal », 18 juillet 2025, disponible sur : <https://verlinden.belgium.be/fr/actualites/lhomicide-dans-le-cadre-de-la-circulation-fait-son-apparition-dans-le-code-penal>.

X., « L'introduction de l'homicide routier dans le Code pénal approuvé par la Chambre : une reconnaissance de la souffrance des familles de victimes, selon Vanessa Matz », 29 janvier 2026, disponible sur : <https://matz.belgium.be/fr/actualites/lintroduction-de-lhomicide-routier-dans-le-code-penal-approuve-par-la-chambre-une>.