

1.4. Il suit des considérations qui précèdent que l'accident litigieux relève du champ d'application de l'assurance R.C. auto obligatoire et est par conséquent exclu du champ d'application de l'assurance R.C. exploitation.

La référence par la S.A. Baloise Belgium aux critères de répartition R.C. Auto/RC Exploitation établis par la convention Assuralia n'aboutit pas à une autre solution, le dommage encouru par Léa P. étant exclusivement lié à la circulation du tracteur et non aux opérations requises par le travail à accomplir par ce tracteur.

Le jugement dont appel sera réformé.

(...)

Dispositif conforme aux motifs.

Siég. : Mme B. Lissoir.

Greffier : Mme A.C. Gaillard.

Plaid. : M<sup>es</sup> J.-Fr. Gailly, B. Ceulemans et R. d'Hondt.

J.L.M.B. 23/387

## Observations

### Un dommage n'est jamais en soi caractéristique d'un type d'accident déterminé

#### 1. Introduction

**1. Les faits en cause et l'enjeu juridique** – Les deux arrêts publiés ci-avant ont pour point commun de se prononcer en matière d'accidents causés par des « véhicules-outils ».

Dans l'arrêt de la Cour de cassation du 12 janvier 2023, qui censure la décision de la cour d'appel de Liège du 27 janvier 2021, un préposé travaillait dans une zone de chantier de pose de câbles électriques, protégée par des barrières, sur un trottoir bordant une chaussée. Dans le cadre de l'exécution des travaux d'ouverture de la voirie, celui-ci fut alors renversé par un excavateur sur chenilles en caoutchouc, piloté par un de ses collègues.

Dans l'arrêt de la cour d'appel de Liège du 20 mars 2023, une tante accompagnée de sa nièce âgée de six ans conduisait un tracteur agricole, auquel était attelée une trayeuse, vers une pâture de la ferme familiale afin d'effectuer la traite des vaches. En cours de route, la conductrice arrête le tracteur en maintenant la vitesse enclenchée pour permettre à la petite de descendre et de rejoindre sa grand-mère. Alors que l'enfant quitte la cabine du tracteur par la porte latérale gauche, une vache arrive à proximité du véhicule et la pousse en dessous de celui-ci. À la vue de la chute de sa nièce, la conductrice se précipite hors de l'habitacle pour aller lui porter secours. Dans cet élan, elle oublie toutefois de retirer la vitesse qui était toujours enclenchée. Le tracteur poursuit alors sa route et attrapa l'enfant avec la roue arrière gauche.

Dans les deux affaires, l'enjeu consiste à départager, qui de l'assureur R.C. auto ou de l'assureur R.C. exploitation doit prendre en charge les conséquences dommageables subies par la victime.

**2. L'objet du présent commentaire** – L'arrêt rendu le 27 janvier 2021 par la cour d'appel de Liège, qui a mené à l'arrêt de la Cour de cassation du 12 janvier 2023, a déjà fait l'objet d'un commentaire de notre part, publié en 2021 dans cette même revue<sup>4</sup>. Nous y avons développé les critères préconisés pour distinguer le risque de la circula-

<sup>4</sup> E. DE SAINT MOULIN, « "Véhicule-outil" et dommage caractéristique de l'accident de circulation », note sous Liège (3<sup>e</sup> ch. C), 27 janvier 2021, *cette revue*, 2021, p. 1922.

tion du risque d'exploitation, à savoir la nature du déplacement effectué par le véhicule automoteur et la nature des dommages causés par ce dernier. Nous nous permettons dès lors de renvoyer le lecteur à celui-ci, ainsi qu'aux nombreuses illustrations jurisprudentielles qui y sont reprises. La présente note entend simplement relater la suite de la procédure initiée et montrer comment ces deux critères, somme toute abstraits, furent appliqués par les juridictions au cours de l'année écoulée. Enfin, dans une démarche plus prospective, nous nous autoriserons à questionner à nouveau la pertinence du critère relatif au dommage caractéristique de l'accident de circulation, à la lumière des dernières évolutions intervenues au niveau européen.

## **II. L'appréciation du risque de la circulation en présence d'un « véhicule-outil »**

**3. Un risque défini par référence à l'arrêt du 23 octobre 1984 de la Cour de justice Benelux** – Par plusieurs arrêts successifs<sup>5</sup>, la Cour de cassation a rappelé que le risque de la circulation devait être défini conformément à l'interprétation qui en était donnée par la Cour de justice Benelux dans son arrêt du 23 octobre 1984<sup>6</sup>. Selon celle-ci, deux conditions cumulatives sont exigées.

### *1. Le premier critère : la nature du déplacement*

**4. Un déplacement dans le cadre de travaux d'exploitation versus une participation à la circulation routière** – Tout d'abord, le juge doit vérifier, *in casu*, si le déplacement de l'engin s'analyse comme une manœuvre liée à l'utilisation du véhicule comme outil de travail. S'il doit être envisagé comme une partie des travaux d'exploitation, bien qu'il soit en mouvement, le véhicule ne sera pas considéré comme participant à la circulation routière.

Dans le cas de l'excavateur à chenilles, le véhicule-outil exécutait un travail tout en se déplaçant. En l'espèce, au moment de l'accident, la mini pelle était utilisée pour ouvrir le trottoir en vue du placement des câbles électriques pour compte d'Ores, et non pour transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre. Puisque l'accident est survenu lors de manœuvres liées à l'utilisation du véhicule en tant qu'engin, la Cour considéra, à juste titre, que celui-ci ne participait pas à la circulation routière<sup>7</sup>.

À l'inverse, dans l'arrêt de la cour d'appel de Liège du 20 mars 2023, le véhicule-outil se déplaçait, certes, mais sans avoir déjà débuté l'exécution de son travail. Au moment de l'accident, le tracteur était utilisé « pour déplacer une trayeuse électrique de la ferme vers le champ où paissaient des vaches à traire » et « n'avait pas encore atteint l'endroit où la trayeuse devait être raccordée électriquement pour que puisse débiter la traite ». À bon droit, la Cour en conclut que « le déplacement litigieux du tracteur n'apparaît ainsi pas comme une partie d'une manœuvre où le véhicule est utilisé comme outil de travail » et que « la circonstance que ce déplacement s'inscrive dans le cadre de l'exécution générale des travaux de la ferme ne permet pas d'exclure sa participation à la circulation »<sup>8</sup>.

**5. La Convention Assuralia « R.C. Auto/R.C. Exploitation »** – L'application des critères de répartition repris dans la Convention Assuralia « R.C. Auto/R.C. Exploitation » n'aurait pas abouti à une autre solution. Selon celle-ci, « lorsque le dommage est ex-

<sup>5</sup> Voy. Cass., 5 décembre 2003, *cette revue*, 2004, p. 1233, C.R.A., 2004, p. 273 ; Cass., 6 janvier 2005, R.G.A.R., 2006, n° 14168, Bull. ass., 2005, p. 688 ; Cass., 19 mars 2012, C.R.A., 2012, p. 233 qui renvoient expressément à cet arrêt.

<sup>6</sup> C.J. Benelux (aff. n° A 83/2), 23 octobre 1984, J.T., 1985, p. 666, R.W., 1984-1985, p. 1009.

<sup>7</sup> Liège (3<sup>e</sup> ch. C), 27 janvier 2021, *cette revue*, 2021, p. 1918.

<sup>8</sup> Liège (3<sup>e</sup> ch. B), 20 mars 2023, *cette revue*, 2023, p. 1893.

clusivement lié à la circulation, c'est-à-dire lorsqu'il résulte d'une *faute de conduite* du véhicule, le sinistre tombe sous l'application de la garantie R.C. auto » tandis que « lorsque le dommage est lié exclusivement aux opérations requises par le travail accompli ou à accomplir par l'engin, c'est-à-dire lorsqu'il résulte d'une *faute de manipulation* de l'engin en tant que tel, le sinistre tombe sous l'application de la garantie R.C. exploitation »<sup>9</sup>. Ainsi, dans l'arrêt du 20 mars 2023, la cour d'appel de Liège ajoute surabondamment que le déplacement du véhicule à l'origine de l'accident est dû « à la faute de conduite de sa conductrice, celle-ci ayant quitté le véhicule sans en retirer la vitesse alors qu'aucun travail n'avait encore débuté »<sup>10</sup>.

## 2. Le second critère : la nature du dommage

**6. Un dommage caractéristique de ceux provoqués par l'usage d'un véhicule automoteur dans la circulation** – Ensuite, le juge doit examiner si le dommage survenu est bien caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation. Dans notre précédente contribution, nous avons relevé que la portée de ce second critère était loin d'être claire<sup>11</sup>. Preuve en est avec les décisions commentées : l'appréciation de ce critère diffère selon la juridiction alors qu'elles se trouvent toutes deux face à des victimes qui présentent des séquelles consécutives à un écrasement par un véhicule-outil.

Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, le juge de fond avait considéré que le dommage souffert par l'ouvrier (entorse du genou droit avec lésion artérielle poplitée ainsi que fracture du tibia et du péroné) était « compatible avec des blessures subies par un piéton renversé par un véhicule, sans être pour autant "caractéristiques des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation" »<sup>12</sup>. Il justifiait cette affirmation au motif que pareilles blessures « peuvent survenir en d'autres circonstances, notamment à l'occasion d'une chute dans un cadre domestique ou sportif »<sup>13</sup>. Nous avons d'emblée souligné qu'« à raisonner de la sorte, aucun dommage corporel ne sera plus jamais caractéristique de ceux subis dans la circulation ; celui-ci pourra toujours se réaliser dans une autre situation purement hypothétique »<sup>14</sup> ! Sur conclusions conformes de l'avocat général Ph. De Koster<sup>15</sup>, la Cour de cassation casse fort logiquement l'arrêt et renvoie la cause à un autre juge du fond, après avoir considéré que « le fait que les lésions subies par la victime auraient pu survenir en d'autres circonstances qu'un accident de la circulation n'implique pas que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation »<sup>16</sup>.

Ce mauvais pli ne fut pas pris par l'autre chambre de la cour d'appel de Liège. Après avoir identifié les lésions concrètes subies par la jeune victime, à savoir « l'écrasement de la tête de l'enfant, en région occipitale gauche, par le pneu de la roue arrière gauche du tracteur », la cour en déduit que « ces lésions sont similaires aux blessures causées à un piéton renversé par un véhicule à moteur dans la circula-

<sup>9</sup> Convention Assuralia R.C. Auto/R.C. Exploitation, 490 - I - 1, [https://files.assuralia.be/conventies\\_conventions/BAauto-BAuitbating\\_RCAuto-RCexploitation/010120\\_RCAuto-RC\\_exploitation.pdf](https://files.assuralia.be/conventies_conventions/BAauto-BAuitbating_RCAuto-RCexploitation/010120_RCAuto-RC_exploitation.pdf).

<sup>10</sup> Liège (3<sup>e</sup> ch. B), 20 mars 2023, *cette revue*, 2023, p. 1893.

<sup>11</sup> E. DE SAINT MOULIN, *op. cit.*, p. 1927.

<sup>12</sup> Dans le même sens, voy. par exemple Civ. Hasselt, 7 septembre 2015, C.R.A., 2016, p. 10 (victime qui cogne son talon contre un chariot élévateur, tombe et voit son pied coincé entre les pneus et la route, alors qu'elle était occupée à aider manuellement à manœuvrer des objets).

<sup>13</sup> Liège (3<sup>e</sup> ch. C), 27 janvier 2021, *cette revue*, 2021, p. 1918.

<sup>14</sup> E. DE SAINT MOULIN, *op. cit.*, p. 1926.

<sup>15</sup> Ph. DE KOSTER, concl. préc. Cass. (1<sup>re</sup> ch.), 12 janvier 2023, *cette revue*, 2023, p. 1892.

<sup>16</sup> Cass. (1<sup>re</sup> ch.), 12 janvier 2023, *cette revue*, 2023, p. 1892.

tion »<sup>17</sup>, de sorte que le dommage est bien caractéristique d'un dommage provoqué par l'usage d'un véhicule à moteur dans la circulation<sup>18</sup>.

**7. Un dommage n'est jamais caractéristique d'un accident déterminé** – L'analyse de la jurisprudence révèle – et les deux décisions commentées le confirment – que lorsque la juridiction constate que le véhicule automoteur participe à la circulation, elle considère systématiquement que le dommage qui s'ensuit constitue un dommage caractéristique de celle-ci. À l'inverse, lorsque le véhicule ne participe pas à la circulation, le dommage consécutif ne pourrait pas résulter d'un accident de ce type. Ceci démontre le caractère superflète de ce second critère. À notre estime, l'écrasement d'une partie du corps d'une victime peut résulter tant de la réalisation d'un risque de la circulation que d'un risque d'exploitation (voire en effet découler d'un accident domestique ou sportif !). Un dommage, qu'il résulte d'une atteinte à l'intégrité physique ou d'une atteinte aux biens, n'est jamais en soi caractéristique d'un type d'accident déterminé. Finalement, l'analyse de la notion de dommage caractéristique de ceux provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation revient à examiner, non pas tant la nature du préjudice à proprement parler, mais plutôt les circonstances ayant conduit à celui-ci. En d'autres termes, on revient au premier critère qui consiste à examiner si le véhicule faisait usage d'une voie de communication en vue de transporter une personne ou une chose d'un lieu à un autre<sup>19</sup>.

### **III. Un critère à délaissier au profit d'une utilisation conforme à la fonction de moyen de transport du véhicule ?**

**8. L'articulation entre le droit de l'U.E. et du Benelux** – Dans son commentaire du même arrêt, R. Vanbergen<sup>20</sup> relève que la notion de « circulation » du véhicule n'est pas interprétée de façon identique en droit de l'Union européenne<sup>21</sup> et du Benelux<sup>22</sup>. L'article 350 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui régit les rapports entre les deux, prévoit que les règles en vigueur dans le cadre du Benelux ne s'appliquent que « dans la mesure où les objectifs de ces unions régionales ne sont pas atteints en application des traités ». Or, selon cet auteur, « le droit du Benelux fait désormais obstacle, de par ses critères plus restrictifs »<sup>23</sup> à la réalisation de l'objectif de la directive 2009/103, qui vise à garantir que les victimes des accidents de la circulation automobile bénéficient d'un traitement comparable quel que soit le territoire de l'Union où l'accident s'est produit<sup>24</sup>.

<sup>17</sup> Liège (3<sup>e</sup> ch. B), 20 mars 2023, *cette revue*, 2023, p. 1893.

<sup>18</sup> Dans le même sens, voy. par exemple Mons, 15 septembre 2009, *Bull. ass.*, 2010, p. 311 (affaire où il était question d'un tracteur qui avait fait marche arrière et écrasé la jambe d'un compagnon situé dans son angle mort, à l'issue des manœuvres de chargement et déchargement de fumier) et Pol. Flandre orientale, 26 novembre 2014, *C.R.A.*, 2015, p. 33 (camion qui a reculé sans participation au processus d'exploitation).

<sup>19</sup> Cass. (1<sup>er</sup> ch.), 6 janvier 2012, *Arr. Cass.*, 2012, p. 50, *cette revue*, 2012, p. 680, *Pas.*, 2012, p. 40, *Rec. jur. ass.* 2012, p. 153, note J.-L. FAGNART, *R.G.A.R.*, 2012, n° 14892, *Bull. ass.*, 2012, p. 350, *C.R.A.*, 2012, p. 71, note Th. PAPART.

<sup>20</sup> R. VANBERGEN, « La notion d'"accident de la circulation" qui départage la R.C. auto de la R.C. exploitation couvrant un "véhicule-outil" : le garde-frontière doit-il changer d'uniforme ? », note sous Liège, 27 janvier 2021, *For. ass.*, 2021, p. 213.

<sup>21</sup> Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, L 263 du 7 octobre 2009, p. 11, article 3.

<sup>22</sup> Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966, article 2, paragraphe 1<sup>er</sup> et article 3.

<sup>23</sup> R. VANBERGEN, *op. cit.*, p. 215.

<sup>24</sup> Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, L 263 du 7 octobre 2009, p. 11, considérant (20).

**9. Le critère fonctionnel utilisé dans la jurisprudence de la C.J.U.E.** – Si l'on se réfère plutôt à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>25</sup>, relève de la notion de circulation des véhicules, « toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce dernier »<sup>26</sup>, qui est de servir de moyen de transport<sup>27</sup>. La portée de ladite notion ne dépend pas des caractéristiques du terrain sur lequel le véhicule automoteur est utilisé<sup>28</sup>. S'agissant plus précisément de véhicules qui ont vocation, outre leur utilisation habituelle comme moyens de transport, à être utilisés, dans certaines circonstances comme machines de travail, « il importe de déterminer si, lors de la survenance de l'accident dans lequel un tel véhicule a été impliqué, ce véhicule était principalement utilisé en tant que moyen de transport, auquel cas cette utilisation est susceptible de relever de la notion de "circulation des véhicules", au sens de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la première directive, ou en tant que machine de travail, auquel cas l'utilisation en cause n'est pas de nature à relever de cette même notion »<sup>29</sup>. Pas la moindre référence donc au concept de dommage caractéristique de l'accident de circulation.

**10. La directive 2021/2118** – Pour tenir compte de cette jurisprudence et dans un souci de sécurité juridique, le législateur européen a adopté, le 20 novembre 2021, une directive 2021/2118<sup>30</sup> qui introduit désormais une définition de la « circulation d'un véhicule » au sein de la directive 2009/103/CE. Selon son nouvel article 1<sup>er</sup>, 1bis, cette notion vise « toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction de moyen de transport du véhicule au moment de l'accident<sup>31</sup>, quelles que soient les caractéristiques du véhicule et quel que soit le terrain sur lequel le véhicule automoteur est utilisé, et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement ». Les États membres disposent d'un délai jusqu'au 23 décembre 2023 pour la transposer. Une intégration en bonne et due forme en droit belge ne reviendrait-elle pas à conserver uniquement un critère d'appréciation fonctionnel et à délaisser définitivement le concept de dommage prétendument caractéristique ?

Élise DE SAINT MOULIN

Assistante et doctorante au Centre de droit privé à l'UCLouvain  
Avocate au barreau de Bruxelles

<sup>25</sup> À la différence des arrêts précédents, dans ses deux derniers arrêts, la Cour de cassation ne renvoie désormais plus expressément à l'arrêt de la Cour de justice du Benelux du 23 octobre 1984 (Cass., 15 novembre 2012, *R.G.A.R.*, 2013, n° 14972 et Cass., 12 janvier 2023, *cette revue*, 2023, p. 1892).

<sup>26</sup> C.J.U.E., arrêt *Vnuk* du 4 septembre 2014, C-162/13, point 59. Selon cet arrêt, pourrait relever de la notion de « circulation des véhicules », la manœuvre (marche arrière) d'un tracteur dans la cour d'une ferme afin de faire entrer dans une grange la remorque dont ce tracteur est muni. Pour des commentaires de cet arrêt, voy. A. RONDAO ALFACE, « Accident causé dans la cour d'une ferme par un tracteur muni d'une remorque – L'arrêt *Vnuk* ou la notion de "circulation des véhicules" : une question de bon sens... », *For. ass.*, 2015, liv. 150, pp. 17-20 ; J. MUYLDERMANS, « Any use of vehicles, of, hoe taalversies niet mogen prevaleren », *C.R.A.*, 2015, liv. 4, pp. 22-25.

<sup>27</sup> C.J.U.E. (Gde ch.), arrêt *Rodrigues de Andrade* du 28 novembre 2017, C-514/16, points 37 et 38.

<sup>28</sup> C.J.U.E., arrêt *Torreiro* du 20 décembre 2017, C-334/16, point 30 : « En l'occurrence, il est constant que le véhicule en cause était utilisé, au moment où il s'est renversé, blessant ainsi M. Núñez Torreiro, en tant que moyen de transport. (...) Le fait que le véhicule en cause circulait, lorsqu'il s'est renversé, sur un terrain de manœuvres militaires dont l'accès était interdit à tout véhicule non militaire et dans une zone de ce terrain qui n'était pas adaptée à la circulation de véhicules à roues, n'est pas de nature à influencer sur cette conclusion » (points 32 et 34).

<sup>29</sup> C.J.U.E. (Gde ch.), arrêt *Rodrigues de Andrade* du 28 novembre 2017, C-514/16, point 40. Selon cet arrêt, ne relève pas de la notion de « circulation des véhicules », « une situation dans laquelle un tracteur agricole a été impliqué dans un accident alors que sa fonction principale, au moment de la survenance de cet accident, consistait non pas à servir de moyen de transport, mais à générer, en tant que machine de travail, la force motrice nécessaire pour actionner la pompe d'un pulvérisateur d'herbicide ».

<sup>30</sup> Directive 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, *J.O.U.E.*, L 430 du 2 décembre 2021, p. 2, considérant (5).

<sup>31</sup> C'est nous qui mettons en évidence.