

HA 200

UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN

FACULTE DE DROIT

CENTRE DE DROIT DES OBLIGATIONS

UNIVERSITE CATHOLIQUE
LOUVAIN - LA - NEUVE
FACULTE DE DROIT
BIBLIOTHEQUE

Les conflits de frontière entre

l'assurance responsabilité civile exploitation

et

l'assurance responsabilité civile des véhicules

automoteurs.

par Hélène PAULUS-de RODE

Doc.80/3

LES CONFLITS DE FRONTIERE ENTRE

L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE EXPLOITATION

ET

L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DES VEHICULES AUTOMOTEURS.

INTRODUCTION.

Les cas de conflits entre une assurance R.C. Exploitation et une assurance R.C. Véhicules automoteurs ont donné lieu à de nombreuses décisions judiciaires, dont beaucoup furent publiées et commentées. Leur lecture révèle que les solutions adoptées sont loin d'être toujours semblables, ce que la diversité des éléments de fait ne peut suffire à expliquer.

Nous nous proposons de rechercher, en analysant la jurisprudence, les points qui peuvent être considérés comme acquis et, parmi ceux qui posent encore un problème, les critiques à formuler et les solutions possibles.

Le conflit naît à l'occasion d'un accident causé par un véhicule utilisé dans le cadre d'une entreprise. Très généralement, celle-ci a souscrit un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile née de l'usage de ses véhicules ainsi qu'un contrat d'assurance R.C. Exploitation. Le dommage étant causé par un véhicule, on pourrait supposer, a priori, qu'il incombe à l'assureur de ce dernier d'indemniser, seul, le dommage. Mais des circonstances touchant au lieu ou à l'occupation du véhicule responsable, poussent fréquemment l'assu-

reur du véhicule à soutenir que l'accident réalise un risque d'exploitation. Tel sera le cas, par exemple, lorsqu'un engin mobile cause un dommage en travaillant ou en effectuant un déplacement lié à son travail, lorsque l'accident naît au cours du déchargement de la benne d'un camion, lorsque les terres tombées des roues d'un camion forment des plaques de boue sur la chaussée et provoquent une collision.

La question à résoudre concerne donc la détermination des risques couverts respectivement par les deux polices. Ceci distingue fondamentalement notre problème du cas de conflits entre l'assurance R.C. automobile du propriétaire d'un véhicule, et l'assurance R.C. professionnelle du garagiste à qui le véhicule a été confié. Dans ce cas, en effet, les deux polices couvrent le même risque, ce qui entraîne l'application de l'article 12 de la loi du 11 juin 1834 sur les assurances (1).

L'analyse préalable de la portée des deux types de polices nous permettra ensuite d'apprécier les solutions jurisprudentielles apportées aux différents cas de conflits : dommages causés directement par les véhicules - engins mobiles et camions -, et dommages causés indirectement, par abandon de matières sur la voie publique.

I - Portée des contrats d'assurance R.C. Véhicules et R.C. Exploitation.

A. L'assurance des véhicules automoteurs.

La souscription de cette assurance, réglementée par la loi du 1er juillet 1956, est obligatoire ; le contenu des contrats doit de plus respecter les prescriptions légales (art. 21 de la loi). Cette loi est d'ordre public : les clauses d'une police qui restreignent

(1) Cass., 4 avril 1963, Pas., 1963, I, p. 845 ; Cass., 2 avril 1965, Pas., 1965, I, p. 830 ; Bruxelles, 20 mars 1968, Pas., 1968, II, p. 182 ; Cass., 11 juin 1971, R.W., 1971-1972, col. 655.

draient les droits des personnes lésées ne pourraient leur être opposées, mais les clauses restrictives établies aux risques de l'assureur entre lui et le preneur d'assurance seront valables (2).

Parmi les conditions définies par la loi quant à l'obligation d'assurance et à la portée de la couverture, trois points nous intéressent particulièrement.

1. La notion de véhicule automoteur.

Le véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance est, selon l'article 1 alinéa 1 de la loi, un véhicule destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée.

Cette définition, extrêmement large, vise notamment les grues montées sur camion (3), les pelles mécaniques (4), les pelles hydrauliques mobiles (5), les tracteurs (6).

Par contre, n'est pas un véhicule automoteur une pompe aspirante de grains (7).

2. La mise en circulation du véhicule.

L'obligation d'assurance est en outre soumise à la condition de la mise en circulation du véhicule sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter (art. 2 § 1 de la loi).

(2) Doc. Parl., Chambre, session ordinaire 1955-1956, n° 351/4, Rapport de Mr. NOSSENT, sub art. 14. Cfr. également A. MINET, "Principes de l'assurance automobile obligatoire et droit des tiers lésés", J.T., 1957, p. 473 n° 2.

(3) Comm. Anvers, 14 avril 1961, Bull. Ass., 1962, p. 77.

(4) Bruxelles, 21 octobre 1971, J.C.B., 1971, I, p. 593.

(5) Comm. Louvain, 19 octobre 1971, J.C.B., 1971, I, p. 544.

(6) Cass., 28 octobre 1971, J.T., 1972, p. 169.

(7) Comm. Bruxelles, 19 octobre 1966, R.G.A.R., 1979, n° 7791.

C'est ainsi qu'il a été décidé, dans le cas d'un accident provoqué par un véhicule déchargé comme marchandise d'un camion, que ce véhicule n'avait pas été mis en circulation et n'était donc pas soumis à l'obligation d'assurance (8).

Mais cette condition ne concerne-t-elle que l'obligation d'assurance, ou définit-elle également la portée territoriale de la couverture obligatoire ?

Une seule décision a fait application de la distinction entre les conditions de l'obligation (exposées dans les articles 1 et 2 de la loi) et le contenu de la couverture (décrit dans les articles 3, 4 etc.) : par un jugement du 23 décembre 1966, le juge de paix de Bergerhout a condamné l'assureur automobile à couvrir le dommage résultant de l'explosion d'un véhicule dans un garage privé, en constatant que l'article 2 § 1 de la loi ne posait qu'une condition de l'obligation d'assurance, alors que la couverture n'était pas limitée aux accidents sur la voie publique (9).

Néanmoins, la doctrine et la jurisprudence dominantes se sont prononcées pour la solution contraire. La couverture légale ne concerne que les lieux décrits par l'article 2 § 1, comme le souligne clairement un arrêt de la Cour de Cassation du 22 janvier 1970 ;

"Attendu que l'assurance obligatoire de la R.C. des véhicules automobiles couvre les dommages causés par la circulation du véhicule assuré sur la voie publique ou sur les terrains assimilés, à l'exclusion des autres dommages que le véhicule

(8) Cass., 18 février 1972, Pas., 1972, I, p. 562.

(9) R.G.A.R., 1966, n° 8025 et note M. MAHIEU.

peut causer, notamment lors de son déplacement dans un garage non assimilable à ces terrains..." (10).

En fin de compte, rares sont les cas où le lieu du sinistre échappe à l'étendue territoriale de l'assurance automobile : en effet, la notion de "terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter" est large, et couvre notamment les chantiers (11), les champs (12), etc.

3. Le risque assuré.

L'article 3 alinéa 3 de la loi impose l'assurance de la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

Tout dommage causé par le véhicule doit donc être couvert ; selon les Travaux Préparatoires, "... l'assurance ne peut être limitée aux dommages causés par le véhicule en état de circulation ou par l'usage du véhicule. Les dommages causés par ce véhicule à l'arrêt ou abandonné par son conducteur sont obligatoirement compris dans la garantie." (13).

-
- (10) Pas., 1970, I, p. 425. Dans le même sens, comm. Anvers, 14 avril 1961, Bull. Ass., 1962, p. 77 ; Cass., 24 juin 1971, Pas., 1971, I, p. 1024 ; Cass., 18 février 1972, Pas., 1972, I, p. 562. Cfr. également A. MINET, op. cit., n° 5 ; G. CASSART, P. BODSON et J. PARDON "L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile", p. 119 ; R. BOGAERT, "Mise à jour du précis des assurances terrestres en droit belge de R. CARTON de TOURNAI et P. VAN OER MEERSCH, Journées nationales du droit des assurances, février-mars 1974, n° 814 bis.
- (11) Cass., 27 février 1969, Pas., 1969, I, p. 581 ; Cass., 26 octobre 1972, Pas., 1973, I, p. 205.
- (12) Cass., 28 octobre 1971, J.T., 1972, p. 169 ; Cass., 5 novembre 1971, Pas., 1972, I, p. 224.
- (13) Doc. Parl., Chambre, session ordinaire 1955-1956, n° 351/4, Rapport de Mr NOSSENT, p. 4. Pour des applications jurisprudentielles, voir notamment Pol. Fontaine-L'Evêque, 18 décembre 1962, Bull. Ass., 1963, fiche Ass. D.C. n° 27 ; Cass., 23 septembre 1960, R.G.A.R., 1961, n° 6731 ; Bruxelles, 11 février 1970, Bull. Ass., 1973, p. 573 ; J. Paix Bruxelles, 3 octobre 1974, R.G.A.R., 1973, n° 9425.

B. L'assurance R.C. Exploitation.

A l'opposé de l'assurance automobile, l'assurance R.C. Exploitation est libre tant en ce qui concerne sa souscription que son contenu.

Ce contrat d'assurance a pour objet, de façon générale, de couvrir le risque des dommages matériels ou corporels mettant en cause la responsabilité extra-contractuelle des assurés, en raison de faits d'exploitation de l'entreprise.

Les polices étant librement rédigées, l'étendue de la garantie peut être délimitée très différemment. On relève néanmoins dans beaucoup de Conditions Générales :

- . la couverture du chargement et du déchargement du matériel et des marchandises,
- . l'exclusion des accidents tombant sous l'application de la loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Cependant, il est fréquent que des clauses étendent la couverture à certains usages d'engins mobiles déterminés. En voici quelques exemples ;

- . seront couverts les véhicules-outils lorsqu'au moment du sinistre, ils remplissent exclusivement une fonction d'outil qui ne se rapporte ni directement, ni indirectement à la circulation (Cond. Gén. Winterthur, art. 3, A, b al. 2).
- . les engins fixes ou mobiles de chantier ou de levage tels que grues, bulldozers, escavateurs, lift-trucks, sont assurés moyennant convention expresse. Sont toutefois couverts, même, le cas échéant, sur base de la législation sur l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs, les lift-trucks utilisés à usage interne de l'exploitation, s'ils ne circulent pas sur la voie publique (Cond. gén. Royale Belge, Titre I, art. 7, 3°).

. les dommages causés par les engins automoteurs sont couverts, qu'ils résultent de leur utilisation en tant qu'outil ou de leur circulation à l'intérieur des sièges d'exploitation ou de chantier, ou aux abords immédiats de ceux-ci. Les dommages causés par les véhicules automoteurs, lorsqu'ils sont utilisés comme engins de levage, de manutention, de terrassement, sont également assurés (Cond. Gén. Assubel, art. 29, A).

Notons enfin que la plupart des contrats R.C. Exploitation comportent des clauses relatives aux concours d'assurances, prévoyant que leur garantie ne sera due qu'après épuisement des autres polices, quelle que soit leur date de souscription ou d'effet (Assubel, art. 2 ; Assurance Liégeoise, Ch. IX ; Winterthur, art. 7).

La comparaison de la portée de ces deux assurances fait apparaître les sources de litige et leur complexité. En effet, de tels litiges posent deux questions au juge. D'une part, il doit déterminer si le sinistre rentre dans les conditions de l'assurance légale, car dans ce cas, l'assureur du véhicule sera en tout cas tenu à l'égard de la victime. D'autre part, en étudiant les clauses des polices, il doit décider si le sinistre est compris dans l'une ou l'autre des couvertures contractuelles. Ce double aspect du problème peut entraîner des confusions.

II - Première catégorie de conflits : les dommages causés directement par le véhicule.

Il est nécessaire d'étudier séparément les sinistres qui ont été causés par des camions et ceux provoqués par des engins mobiles. Les camions en effet sont essentiellement et uniquement des véhicules, puisque leur seule fonction est de circuler pour transporter personnes et choses, comme tout véhicule. Au contraire, les engins mobiles - grues montées sur camions, bulldozers, pelles mobiles, tracteurs -

sont destinés principalement à l'exécution d'un travail, et accessoirement à un déplacement. Leur utilisation ne coïncidera donc pas toujours avec la définition légale du "véhicule automoteur".

A. Les engins mobiles.

1. Premier cas : l'engin travaille sans se déplacer.

De tels dommages sont constamment mis à charge de l'assureur R.C. Exploitation. Il s'agit ici, indéniablement, de sinistres causés par des engins et non des véhicules ; jugé que

- . l'utilisation inappropriée d'une grue montée sur tracteur, au cours de travaux de déblai, ne met pas en cause l'assurance R.C. automobile (14).
- . une pelle mécanique au travail endommage un câble souterrain ; le dommage causé par le travail de l'engin et non par l'élément "véhicule", ne peut incomber à l'assurance R.C. automobile (15).

La distinction qui doit être faite entre les deux parties de l'engin mobile a été appliquée par la Cour de Cassation, dans le cas d'un accident survenu au cours du remplissage d'un camion-citerne, dans un arrêt du 8 mars 1977 dont nous extrayons ce passage :

"... Il est nécessaire qu'il existe une relation de cause à effet entre le dommage et quelque usage du véhicule dans la circulation, et spécialement que le dommage n'ait pas été causé par l'usage à des fins uniquement professionnelles d'une machine ou d'un appareil monté sur le véhicule..." (16).

(14) Bruxelles, 30 juin 1960, Bull. Ass., 1961, p. 409, note R.V.G.

(15) Paris, 2 novembre 1970, Gaz. Pal. 26-29 décembre 1970, p. 7.
La même position est exprimée dans un jugement du tribunal de commerce d'Anvers du 14 avril 1961, Bull. Ass., 1962, p. 77, et note R.V.G.

(16) Pas., 1977, I, p. 726. Pour un cas analogue, tranché dans le même sens ; Civil Mons, 25 juin 1976, Bull. Ass., 1977, p. 579, note S.

2. Deuxième cas : l'engin travaille en se déplaçant.

Déjà dans cette hypothèse la jurisprudence devient moins claire et moins constante. Examinons trois arrêts, dont deux ont condamné l'assureur Exploitation, et un l'assureur du véhicule.

- . La Cour de Cassation, le 5 novembre 1971, confirme l'arrêt attaqué qui avait attribué à l'assureur R.C. Exploitation l'accident né d'une manœuvre d'un tracteur tirant une arracheuse de pommes de terre. En l'espèce, la police R.C. automobile couvrait le tracteur, mais pour autant qu'il soit utilisé pour la circulation et non comme engin mécanique ou fournissant de la force motrice à d'autres engins ; or le tracteur tirait l'arracheuse uniquement pour lui permettre d'arracher les pommes de terre et non pour assurer son déplacement (17).
- . Le 28 octobre 1971, la Cour de Cassation estime que l'accident suivant est couvert par l'assureur du véhicule ; le conducteur d'un tracteur avait imprudemment laissé monter un enfant sur le semoir qu'il tirait et l'enfant s'était blessé. La police R.C. automobile couvrait la traction d'instruments aratoires par le tracteur, alors que le contrat R.C. Exploitation excluait les dommages nés de l'usage des véhicules. La Cour constate que, s'il n'y avait eu aucune faute dans la conduite, la responsabilité du conducteur était engagée par l'imprudence commise (18).
- . La Cour d'Appel de Bruxelles, dans un arrêt du 21 octobre 1971, condamne l'assureur R.C. Exploitation à couvrir l'accident causé, sur un chantier, par une pelle mécanique utilisée comme tracteur pour déplacer des objets. Aucune clause particulière des polices d'assurance souscrites en l'espèce n'était invoquée (19).

(17) Pas., 1972, I, p. 224, confirmant Gand, 31 octobre 1969, Bull. Ass., 1970, p. 259, note R.V.G.

(18) J.T., 1972, p. 169.

(19) Bull. Ass., 1972, p. 443, note V.H.

Dégageons les réponses données par ces arrêts aux deux questions implicites de la couverture du sinistre suivant l'assurance légale et suivant les conditions contractuelles des polices souscrites in casu.

Aucune différence importante n'apparaît quant aux circonstances des trois litiges. Dans chacun des cas, il s'agit d'un dommage causé par un engin mobile alors qu'il travaille en se déplaçant, sur un chantier ou dans un champ. Dès lors, si la réponse à la seconde question (couverture sur le plan contractuel) peut varier, la première (couverture sur le plan de la loi de 1956) doit être résolue uniformément.

Dans cette optique, l'arrêt de la Cour de Cassation du 5 novembre 1971 est parfaitement logique : sur le plan contractuel, le sinistre était exclu par la police R.C. automobile. Par contre, son arrêt du 28 octobre 1971 est moins clair. L'utilisation du tracteur était exclue, semble-t-il, de la couverture R.C. Exploitation ; mais il est difficile de déterminer si la Cour a estimé que l'assureur automobile devait indemniser parce que les conditions légales de couverture étaient remplies, ou en interprétant la clause de sa police comme une extension par rapport à l'assurance obligatoire.

La décision de la Cour d'Appel de Bruxelles ne présente pas cette ambiguïté. Dans la mesure où aucune clause contractuelle n'était invoquée, c'était nécessairement à la portée de l'assurance obligatoire qu'il était fait référence pour dégager l'assureur R.C. automobile de toute obligation de réparation. Cette solution paraît la plus justifiée : si la loi de 1956 impose l'assurance de tout usage du véhicule, il faut au moins un usage à titre de véhicule. Or lorsqu'un engin mobile est en train de travailler, ce n'est pas un "véhicule" au

sens de la loi qui est utilisé, même s'il se déplace. De ceci on peut déduire que les conditions des polices R.C. automobile et R.C. Exploitation qui ne correspondraient pas à cette clef de répartition impliqueraient un risque de litiges.

3. Troisième cas : l'engin mobile se déplace sans travailler.

Aucune tendance uniforme ne paraît se dégager dans l'appréciation des déplacements d'engins, qui ne constituent pas en eux-mêmes un travail. Cinq décisions méritent notre attention dans ce domaine : trois ont attribué le risque du déplacement à l'assureur R.C. automobile, et deux, à l'assureur R.C. Exploitation.

- . La Cour d'Appel de Liège, le 12 mai 1964, condamne l'assureur du véhicule à réparer l'accident provoqué par une manoeuvre de recul d'un camion, sur lequel était montée une grue. Cette manoeuvre avait entraîné la chute de la flèche de la grue sur un ouvrier. La Cour, qui considère que la grue "... forme un tout avec celui-ci (le camion) en tant qu'il constitue un engin de circulation...", motive sa décision en constatant que le fait de circulation constitua le "facteur déclencheur" de l'accident (20).
- . Le tribunal de commerce d'Anvers, le 14 avril 1961, décide que l'assureur R.C. automobile doit couvrir le déplacement de l'engin constitué par une grue montée sur un camion - déplacement destiné à amener la grue à pied d'oeuvre - et qu'il n'en serait autrement que si la grue, amenée à l'endroit où elle devait travailler, avait causé le dommage alors qu'elle était mise en marche en tant qu'outil (21).
- . La Cour d'Appel de Bruxelles, dans un arrêt du 10 mars 1977, estime que le déplacement de l'engin en vue de le laisser à l'endroit où il devra travailler le lendemain n'est pas lié indissolublement à l'exécution de son travail et est couvert par l'assureur R.C. automobile. La police de ce dernier prévoyait la couverture "de l'usage du véhicule

(20) Bull. Ass., 1968, p. 541, note R.V.G.

(21) Bull. Ass., 1962, p. 77, note R.V.G.

en tant qu'engin de circulation seulement, à l'exclusion des dommages résultant du fonctionnement du véhicule comme machine-outil", tandis que le contrat R.C. Exploitation excluait "les accidents de circulation, ceux-ci étant couverts par des polices "auto" distinctes." (22).

- . Par un arrêt du 27 février 1969, la Cour de Cassation décide, dans le cas d'un tracteur circulant sur un chantier pour être mis en place en vue du transport de bois qu'il devait effectuer, que cette mise en place en vue du chargement à effectuer était indissolublement liée à cette opération, ce qui suffisait pour faire considérer le sinistre comme un accident d'exploitation étranger aux risques couverts par l'assurance obligatoire prévue par la loi du 1er juillet 1956 (23).
- . la Cour confirme sa position, le 26 octobre 1972, dans l'espèce suivante : un autoleveur réalise des transports de bois sur un chantier. Se dirigeant vers l'endroit où il doit effectuer un nouveau chargement, ses freins lâchent et il blesse un ouvrier. La Cour estime que, dès lors qu'il a décidé, sur base de constatations de fait et partant souveraines, que le déplacement constituait uniquement une opération d'exploitation, l'arrêt attaqué a légalement pu en déduire que cette utilisation de l'engin était étrangère à la circulation au sens de l'article 2 § 1 de la loi du 1er juillet 1956 (24).

Si l'on confronte les circonstances de ces sinistres aux conditions de l'assurance légale, il semble, a priori, qu'aucun doute n'existe quant à la couverture ; le lieu de l'accident n'entraîne pas de discussion, et le sinistre se produit au cours du déplacement de l'engin qui ne travaille pas. C'est donc bien "l'usage d'un véhicule" qui est à l'origine du dommage. Pourtant c'est sur le plan de la portée donnée à la loi que se situe la divergence de position entre les deux arrêts de la Cour de Cassation et les trois autres décisions.

(22) Arrêt confirmant Comm. Bruxelles, 22 mai 1973, J.C.B., 1978, I, p. 203.

(23) Pas., 1969, I, p. 581.

(24) Pas., 1973, I, p. 205.

C'est en recourant à la notion de "déplacement indissolublement lié au travail" que la Cour de Cassation décide que les conditions de la loi de 1956 ne sont pas remplies. Remarquons immédiatement la similitude des cas : une grue est amenée à pied d'oeuvre, un engin est déplacé vers l'endroit où il devra travailler le lendemain, un tracteur et un autoleveur sont mis en place en vue du chargement à effectuer. Indéniablement, tous ces déplacements présentent un lien avec le travail de l'engin lui-même : ils ont pour but de permettre l'entrée en fonction de l'engin. Ce sont donc des faits fondamentalement semblables, que la Cour de Cassation estime exclus de l'assurance obligatoire, et que les autres décisions jugent compris dans cette couverture.

Cette notion de "déplacement indissolublement lié au travail" nous paraît totalement à rejeter. D'abord elle ne trouve aucune justification de la loi, qui impose la couverture de tout usage d'un véhicule - or il ne peut être nié que c'est bien un véhicule qui est utilisé dans de tels cas. Ensuite, s'agissant d'un engin, tout déplacement qu'il effectue a nécessairement pour but de permettre l'exécution de son travail. Un contrat d'assurance R.C. automobile a été souscrit pour cet engin, couvrant son utilisation professionnelle (puisqu'il n'y a pas d'autre). Dès lors, si l'on excluait de cette couverture les déplacements liés au travail, que resterait-il comme risque couvert ? Quelle serait la contrepartie des primes payées ? Une telle solution serait évidemment absurde, revenant à vider ce contrat de son objet (25).

C'est pourquoi il faut, selon nous, approuver la solution retenue par les Cours de Liège et de Bruxelles, ainsi que par le tribunal de Commerce d'Anvers ; les déplacements d'engins mobiles qui

(25) Voir à ce sujet les motivations particulièrement intéressantes des décisions du tribunal de commerce de Bruxelles du 22 mai 1973, et de la Cour d'Appel de Bruxelles du 10 mars 1977, précitées.

ne constituent pas en eux-mêmes un travail font parties des risques visés par l'assurance légale (26).

Il serait souhaitable que les polices définissent leur couverture conformément à ce principe. L'arrêt de la Cour de Cassation du 26 octobre 1972 constitue un excellent exemple des complications et des confusions entraînées par le manque de concordance entre les clauses des deux polices en présence. La police R.C. automobile ne couvrait que "les accidents de roulage proprement dits", tandis que le contrat R.C. Exploitation excluait "les dommages qui doivent obligatoirement être couverts par l'assurance des véhicules automoteurs". La Cour, pour déterminer l'intention des parties, compare les deux clauses : elle déduit du fait que le sinistre est exclu par le contrat R.C. Véhicules, que les parties ont entendu le comprendre dans la police R.C. Exploitation. Ce raisonnement nous paraît erroné. Le sinistre ayant donné lieu à cet arrêt, à notre avis, répond à toutes les conditions de couverture prévues par la loi de 1956. En conséquence, la clause de la police R.C. Exploitation l'excluait sans discussion possible. Seconde conséquence, l'assurance R.C. automobile était tenue d'indemniser la victime. La clause de restriction aux "accidents de roulage proprement dits" ne pouvait être opposée à cette dernière - il a maintes fois été jugé que l'assurance légale ne concerne pas seulement les accidents de circulation au sens du Règlement sur la Police du Roulage (27) - mais pouvait justifier un recours de l'assureur contre son assuré. En définitive, malgré ses deux contrats et ses deux primes, l'assuré, selon nous, n'était pas couvert pour ce risque, situation qui pousse fréquemment le juge à donner à une des polices une portée inconciliable avec ses termes.

B. Les camions.

Ce sont les dommages causés par le levage de la benne, au cours de son déchargement, qui sont ici l'occasion de conflits entre les deux assureurs.

(26) Un arrêt plus récent de la Cour de Cassation semble cependant se rallier à cette solution : cfr. Cass., 24 avril 1979, R.W., 12 janvier 1980, col. 1289.

(27) Cfr. notamment Cass. 27 février 1969, précité.

Le problème a été tranché dans les deux sens. Examinons la motivation de deux décisions exemplaires :

- . dans un jugement du 21 décembre 1966, le tribunal civil de Dinant condamne l'assureur du véhicule à réparer l'accident provoqué par le conducteur d'un camion, qui avait endommagé un toit en levant la benne. Il justifie sa décision par le fait que "la benne fait partie intégrante du véhicule automoteur, ayant pour objet de recevoir les charges que celui-ci doit par définition transporter ; que la mobilité de la benne n'a d'autre raison que de permettre au véhicule de réaliser les fins pour lesquelles il a été créé et est utilisé, savoir le transport de marchandises ..., élément pris en considération pour le calcul des primes ..." (28).
- . le tribunal de commerce de Verviers a décidé, le 3 juin 1971, que c'était au contraire à l'assureur Exploitation qu'incombait le sinistre né de la faute commise dans le déchargement de la benne, qui avait entraîné la rupture d'un câble électrique. D'après le tribunal, en effet, si une benne fait partie intégrante du véhicule, "elle est également destinée à remplir le rôle d'un outil, en remplacement de la force humaine ou d'un autre système mécanique pour décharger les choses transportées ..." (29).

Aucune clause contractuelle n'ayant été soulevée devant ces deux juridictions, c'est sur le plan de l'assurance légale que le problème fut tranché. Les deux décisions reconnaissent que la benne fait partie intégrante du véhicule. Cependant, le tribunal de Dinant en déduit que le camion est toujours un véhicule, alors que le tribunal de Verviers estime qu'un camion peut être utilisé à deux fins distinctes, une fin "véhicule", et une fin "engin".

Cette distinction de fonctions nous semble spécieuse. La notion de véhicule correspond à une fonction de transport, de personnes ou de marchandises. L'accomplissement du transport implique le

(28) R.G.A.R., 1967, n° 7802. Dans le même sens, J. Paix Herstal, 7 février 1979, inédit.

(29) Jur. Liège, 1971-1972, p. 31.

déchargement. Si l'on admet que la benne est partie intégrante du véhicule, ce qui est indiscutable, comment soutenir que son usage implique une fonction distincte de celle du véhicule dont on reconnaît qu'elle est inséparable ? Comment surtout justifier cette exclusion de l'assurance organisée par la loi, qui pourtant impose la couverture de tout usage du véhicule, sans restrictions quant à l'une ou l'autre partie de celui-ci ?

Toute autre serait la situation si l'assureur du véhicule pouvait invoquer la présence, dans la police R.C. Exploitation, d'une clause couvrant le chargement et le déchargement des marchandises. Bien que nous n'ayons pas connaissance de litiges dans lesquels cet argument ait été soulevé, de telles clauses sont fréquentes et le problème peut se poser. Une telle clause pourrait être interprétée comme couvrant les dommages nés du déchargement d'une benne. Se poserait alors au juge un problème de double assurance, à moins que la présence d'une clause restrictive dans la police automobile, ou la recherche de l'intention des parties, ne le conduise à estimer que seul l'assureur Exploitation couvre le risque. Une rédaction plus explicite des clauses relatives aux déchargements de marchandises, excluant par exemple l'usage des bennes de camions, pourrait éviter le conflit.

III - Seconde catégorie de conflits : les dommages causés indirectement par le véhicule.

Rappelons l'hypothèse : un accident de roulage est provoqué par la présence, sur la voie publique, de boues ou d'autres matières qui sont reconnues provenir du chargement ou des roues de camions. La responsabilité de l'entrepreneur est mise en cause, du fait de ses préposés.

La grande majorité des décisions que nous avons réunies mettent à charge de l'assureur R.C. Véhicules la réparation de ces dommages ; quinze, contre deux l'attribuant à l'assureur Exploitation (30). On ne pourrait cependant déduire de la comparaison du nombre de ces décisions que tout problème est actuellement résolu.

Il s'agit ici d'une jurisprudence particulièrement difficile à analyser, en raison de la diversité des situations. Les matières (terres ou autres) peuvent tomber du chargement ou des roues d'un camion, de plusieurs camions, identifiés ou non ; les dépôts peuvent se produire à la sortie d'un chantier ou au cours de longs trajets. Tous ces éléments de fait influencent la décision (31).

(30) Ont condamné l'assureur du véhicule à indemniser, les décisions suivantes ; Comm. Gand, 16 février 1962, Bull. Ass., 1962, p. 883, note R.V.G. ; Comm. Mons, 27 juillet 1962, Bull. Ass., 1963, p. 100, note R.V.G. ; Comm. Bruxelles, 21 décembre 1962, Bull. Ass., 1963, p. 277 ; Civil Gand, 11 avril 1963, inédit ; Civil Mons, 8 avril 1964, Bull. Ass., 1965, p. 82, note R.V.G., réformant J. Paix Mons, 7 novembre 1962, Bull. Ass., 1963, p. 267, note R.V.G., pourvoi rejeté par Cass., 24 février 1966, Pas., 1966, I, p. 820 ; Civil Bruxelles, 26 novembre 1965, inédit ; Comm. Liège, 17 février 1967, inédit ; Bruxelles, 24 mars 1969, Rev. Communale, 1970, p. 142 ; Gand, 28 juin 1973, inédit ; Gand, 22 janvier 1974, inédit ; J. Paix Marche-en-Famenne, 3 septembre 1974, inédit ; Liège, 26 mars 1975, inédit ; Pol. Tournai, 23 décembre 1976, inédit ; Mons, 28 juin 1977, inédit ; Bruxelles, 27 juin 1978, inédit.

Ont condamné l'assureur Exploitation ; Bruxelles, 27 novembre 1957, confirmant Comm. Bruxelles, 4 mars 1957, R.G.A.R., 1958, n° 6045 ; Civil Tournai, 22 Juin 1977, inédit.

(31) Voir à ce sujet les très intéressantes observations de R. Van Gompel à la suite du jugement du tribunal de commerce de Mons du 27 juillet 1962, précité.

Certains points nous paraissent constants, et justifient la condamnation de l'assureur du véhicule à couvrir le dommage.

1. Quant à la clause d'exclusion prévue par l'article 8, 3° de la police-type.

Les assureurs R.C. auto ont souvent refusé leur garantie en invoquant cette clause, qui exclut les dommages causés par les choses transportées et ne résultant pas de l'usage du véhicule.

Il est décidé de manière générale que les accidents causés par des matières tombées du véhicule résultent bien de l'usage de ce dernier et que cette exclusion ne peut s'appliquer (32).

2. Quant à la faute commise par le conducteur, du fait des matières tombées de son camion.

Le Règlement général sur la Police de la circulation routière interdit de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse en jetant, déposant, abandonnant, ou laissant tomber sur la voie publique des matières quelconques (article 7.1 de l'A.R. du 1er décembre 1975). Il prescrit également que le chargement des véhicules soit fixé de manière à ce qu'il ne puisse traîner ou tomber sur la chaussée (art. 45.1).

L'existence d'une faute dans le chef du conducteur, lorsque de la terre ou des objets tombent de son chargement ou lorsque les roues de son camion laissent des traînées de terre sur la route, a parfois été discutée (33). Les deux décisions attribuant la réparation à l'assureur Exploitation, que nous avons citées, ont refusé de reconnaître une faute imputable aux chauffeurs.

[32] Comm. Gand, 16 février 1962 ; Comm. Mons, 27 juillet 1962 ; Civil Gand, 11 avril 1963 ; Civil Bruxelles, 26 novembre 1965 ; Comm. Liège, 17 février 1967, précités.

[33] Notamment par R. Van Gompel, dans son commentaire du jugement du tribunal de commerce de Mons du 27 juillet 1962, précité.

Il faut pourtant admettre que ces deux articles du Code de Roulage établissent des fautes, pénalement sanctionnées, qui correspondent exactement à notre hypothèse et sont bien imputables aux conducteurs. La jurisprudence dominante statue d'ailleurs en ce sens, puisqu'elle condamne l'assureur automobile sur base de la faute reconnue du chauffeur (34).

3. Quant à la responsabilité de l'entrepreneur, si les camionneurs responsables ne sont pas identifiés.

L'absence totale d'identification des véhicules qui ont causé les dégâts exclut évidemment toute responsabilité, tant pénale que civile (35). Mais il arrive que, si les conducteurs responsables n'ont pu être déterminés, la firme pour laquelle les transports ont été effectués soit identifiée. Dans ce cas, si une condamnation pénale ne pourra être prononcée, il y aura néanmoins responsabilité civile de l'entrepreneur du fait de ses préposés (36).

4. Quant aux responsabilités étrangères à l'entreprise.

La Commune est tenue de veiller à la sécurité de la voie publique (Décret des 16-24 août 1790, Titre XI, art. 3, 1°). Aussi, la responsabilité de tels accidents lui est fréquemment imputée, tout particulièrement lorsque la situation dangereuse a duré longtemps (37).

En définitive, un problème ne se pose que dans le cas où d'autres fautes que celles des conducteurs sont retenues pour

(34) Voir les décisions citées dans la note (30), et en particulier les jugements des tribunaux de commerce de Bruxelles, du 21 décembre 1962, et de Liège, du 17 février 1967.

(35) Corr. Huy, 25 juin 1954, Bull. Ass., 1954, p. 661 ; Bruxelles, 24 mars 1969, Rev. Communale, 1970, p. 142.

(36) Civil Tournai, 22 juin 1977, précité.

(37) Bruxelles, 24 mars 1969 ; Liège, 26 mars 1975, précités.

justifier la responsabilité de l'entrepreneur ; c'est alors un défaut de signalisation ou une carence d'un service de nettoyage qui lui sont reprochés. Ceci ne peut se présenter que dans l'éventualité où les dépôts de terre se produisent aux entrées d'un chantier, ou le long d'un trajet limité que ses camions sont amenés à parcourir régulièrement. En effet, on n'imagine pas de telles carences reprochées à un entrepreneur lorsque la chute de matières s'est produite au cours d'un long parcours (38).

Or, lorsque de telles fautes sont retenues par le juge, naît entre les assureurs la situation conflictuelle suivante : l'assureur des véhicules refuse son intervention parce que des fautes étrangères aux conducteurs ont été retenues, tandis que l'assureur R.C. Exploitation invoque la clause de sa police qui exclut tous les dommages nés de l'usage de véhicules automoteurs.

(38) Un défaut de signalisation et de nettoyage a été reproché à l'entrepreneur par l'arrêt précité de la Cour d'Appel de Bruxelles du 27 novembre 1957 : des plaques de boue se formaient à l'orée du chantier, en raison du passage répété de camions transportant des terres. Le jugement précité du tribunal civil de Tournai du 22 juin 1977 retient également la responsabilité de l'entrepreneur, du fait de la carence du service de nettoyage qui avait été constitué.

Pour un cas où l'entrepreneur, qui a veillé au nettoyage et fait signaler l'obstacle possible, est exonéré, voyez par exemple Liège, 14 mars 1955, Bull. Ass., 1955, p. 591.

Cette décision, logique selon nous, repose sur l'analyse des risques assurés par chacun des deux contrats. L'assurance obligatoire des véhicules couvre la responsabilité du propriétaire du véhicule, pour les dommages nés de l'usage de ce dernier. L'assurance R.C. Exploitation couvre la responsabilité de l'entrepreneur et de ses préposés, hormis les accidents causés par un véhicule. En l'espèce, quel est le risque qui s'est réalisé ? Lorsqu'un camion provoque la présence de boues sur la chaussée, sans qu'aucun service de nettoyage n'ait été organisé, la réponse est évidente : il y a usage fautif du véhicule dont est responsable l'entrepreneur, propriétaire du camion et commettant de son conducteur. C'est bien le risque défini par la loi de 1956 qui s'est réalisé. Or, on ne voit pas en quoi la création du service de nettoyage modifie la nature du risque en cause : il s'agit d'une mesure de prévention, et de prévention de quel risque si ce n'est celui de dommages causés par l'usage des véhicules ?

C'est pourquoi nous pensons qu'il faut approuver la solution retenue par la Cour d'Appel de Bruxelles dans cet arrêt. Lorsque l'usage du véhicule appartenant à l'entrepreneur a été la cause du sinistre, c'est nécessairement le risque défini par la loi qui se réalise, peu important que la faute seule du conducteur soit retenue, ou une négligence dans les mesures de prévention.