

COUR DE JUSTICE

BENELUX

GERECHTSHOF

~

AFFAIRE A 2011/1 : ALLIANCE NATIONALE DES MUTUALITES CHRETIENNES /
ASBL BUREAU BELGE DES ASSURANCES AUTOMOBILES

Conclusions de l'avocat général suppléant A. Henkes (pièce A 2011/1/6)

GRIFFIE

REGENTSCHAPSSTRAAT 39
1000 BRUSSEL
TEL. +32 (0)2.519.38.61
www.courbeneluxhof.info

GREFFE

39, RUE DE LA RÉGENCE
1000 BRUXELLES
TÉL. +32 (0)2.519.38.61
www.courbeneluxhof.info



C. J. Ben. – Affaire A 2011/1

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GENERAL PRES LA COUR DE JUSTICE BENELUX

En cause de :

ALLIANCE NATIONALE DES MUTUALITES CHRETIENNES,

Appelante devant le tribunal de première instance de Huy

Représenté par Maître Vincent DELFOSSE, avocat au barreau de LIEGE

Contre

ASBL BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES

Intimée devant le tribunal de première instance de Huy

Représenté par Maîtres WILMOTTE et LEFEVRE, avocats au barreau de HUY

I. Procédure devant la Cour

La Cour est saisie d'une question préjudicielle posée par le tribunal de première instance de Huy par jugement du 16 juin 2011 (10/307/A).

Rapporteur : Monsieur le conseiller de Codt.

II. Faits de la cause et antécédents de la procédure

1. Le 3 novembre 2001, Rik Snaet, copilote d'un véhicule conduit par Van Woensel est victime d'un accident au rallye du Condroz à Huy, suite à une perte de contrôle de ce véhicule qui finit par heurter un arbre.

2. En sa qualité d'assureur maladie invalidité, l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes (ci-après ANMC) a exposé, suite à cet accident, des débours pour un montant de 13.894, 48 €.

L'A.S.B.L Bureau belge des assureurs automobiles (ci-après BBAA) représente, sur le territoire de la Belgique, la compagnie d'assurances néerlandaise couvrant la responsabilité civile du véhicule.

La S.A. Axa Belgium (ci-après AXA) est l'assureur « Responsabilité civile risques sportifs automoteurs » dans le cadre d'une police souscrite par les organisateurs du rallye, et couvre la responsabilité de tous les participants à cet événement.

3. Par citation du 24 septembre 2007, l'ANMC assigne le BBAA et AXA devant le tribunal de police de Huy, en vue d'obtenir le remboursement des débours versés.

Par jugement du 10 décembre 2009, rendu contradictoirement à l'égard de l'ANMC et d'AXA et par défaut à l'égard du BBAA, le tribunal de police de Huy déclare l'action irrecevable pour cause de prescription.

4. Le 19 avril 2010, l'ANMC interjette appel contre ce jugement devant la deuxième chambre civile du tribunal de première instance de Huy.

Par jugement du 15 juin 2011, le tribunal de première instance de Huy, statuant contradictoirement à l'égard de toutes les parties, déclare l'action dirigée contre AXA irrecevable pour cause de prescription.

En revanche, il décide que l'action dirigée contre le BBAA n'est pas prescrite.

5. La demande formulée par l'ANMC à l'encontre du BBAA est fondée sur l'article 29bis de la loi belge du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui dispose en son paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} :

« En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants-droits et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur. (...) »

L'article 2, § 1^{er}, auquel fait référence l'article 29 bis, dispose quant à lui :

« Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurances répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.(...) »

6. Aux termes de sa décision du 15 juin 2011, le tribunal précité a estimé que l'accident litigieux a bien eu lieu sur un « terrain non public mais ouvert à un certain

nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter », cette condition d'application de l'article 29bis étant donc remplie.

7. Par contre, le tribunal s'est interrogé sur la notion d'« *accident de la circulation* ».

Il a estimé que celle-ci devait être appréciée au regard des articles 2, § 1^{er}, et 3, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, dont le contenu est, selon le tribunal, similaire aux articles 2, § 1^{er}, et 3 des Dispositions Communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance de responsabilité civile obligatoire pour les véhicules motorisés.

Selon le tribunal, la portée de ces dernières dispositions doit être interprétée par la Cour de céans, et il pose à celle-ci la question suivante :

« La participation à une compétition de vitesse peut-elle être considérée comme une participation à la circulation routière au sens de l'article 2 des Dispositions Communes de la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance de responsabilité civile obligatoire pour les véhicules motorisés ? »

III. Examen

A) Recevabilité de la question préjudicielle

1) Compétence de la Cour

8. L'ANMC soulève l'incompétence de la Cour, au motif que telle que libellée par le tribunal, la question posée ne rentre pas dans le cadre de l'article 2 des Dispositions Communes de la Convention Benelux du 24 mai 1966.

Pour rappel, cette disposition dispose que :

« §1^{er} Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler 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, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi. L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

§2 L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le gouvernement. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique/au Luxembourg/aux Pays-Bas, à la condition qu'un bureau reconnu à cette fin par le Gouvernement assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés par ces véhicules.

Cette obligation existe à charge du bureau, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur stationné habituellement dans un des deux autres pays du Benelux. »

9. L'ANMC fait valoir, en substance, ce qui suit:

L'article 1^{er} du Traité du 31 mars 1965 relatif à l'Institution et aux statuts d'une Cour de Justice Benelux prévoit que celle-ci est chargée :

« de promouvoir l'uniformité dans l'application des règles juridiques qui sont communes aux 3 pays du Benelux, et qui sont désignés soit par une convention, soit par une décision du Comité de Ministres prévu par le Traité du 3 février 1958 instituant l'Union Economique Benelux ; (...) »

L'article 6 du même Traité précise :

« 1. Dans les cas spécifiés ci-après, la Cour Benelux connaît des questions d'interprétation des règles juridiques désignées en vertu de l'article premier, qui se posent à l'occasion de litiges pendants soit devant les juridictions de l'un des trois pays, siégeant dans leur territoire en Europe, soit devant le collège arbitral prévu par le Traité d'Union économique Benelux.

2. Lorsqu'il apparaît qu'une décision dans une affaire pendante devant une juridiction nationale implique la solution d'une difficulté d'interprétation d'une règle juridique désignée en vertu de l'article premier, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement surseoir même d'office à toute décision définitive afin que la Cour Benelux se prononce sur la question d'interprétation. »¹

¹ Le libellé complet de cette disposition est: *1. Dans les cas spécifiés ci-après, la Cour Benelux connaît des questions d'interprétation des règles juridiques désignées en vertu de l'article premier, qui se posent à l'occasion de litiges pendants soit devant les juridictions de l'un des trois pays, siégeant dans leur territoire en Europe, soit devant le Collège arbitral prévu par le Traité d'Union économique Benelux.*

2. Lorsqu'il apparaît qu'une décision dans une affaire pendante devant une juridiction nationale implique la solution d'une difficulté d'interprétation d'une règle juridique désignée en vertu de l'article premier, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement, surseoir même d'office à toute décision définitive afin que la Cour Benelux se prononce sur la question d'interprétation.

3. Dans les conditions déterminées dans l'alinéa précédent, une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, est tenue de saisir la Cour Benelux.

4. Néanmoins, la juridiction visée aux alinéas 2 et 3 passe outre :

1° si elle estime que la question qui se pose n'est pas de nature à faire naître un doute raisonnable;

2° si l'affaire revêt un caractère de particulière urgence.

3° Elle peut passer outre si elle se rallie à la solution précédemment donnée par la Cour Benelux à l'occasion d'un autre litige ou dans un avis consultatif.

10. Les notions d'« *accident de la circulation* » et de « *circulation routière* » ne sont pas définies par les Dispositions Communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966. La Cour n'a donc pas de compétence d'interprétation quant à ces notions, lesquelles ont d'ailleurs été à de nombreuses reprises définies par la Cour de Cassation belge sans que celle-ci estime devoir interroger la Cour de céans.

Il apparaît dès lors, suivant l'ANMC, que la Cour de céans est incompétente pour répondre à la question telle que lui posée par le tribunal de première instance de Huy.

11. Je recommande de ne pas accueillir cette fin de non recevoir opposée à la question préjudicielle et déduite de l'incompétence de la Cour pour y répondre.

Certes, l'article 2 des Dispositions Communes précitées ne donne pas de définition et n'invoque pas la notion de « *participation à la circulation routière* ».

Cela étant, la Cour est compétente pour interpréter les règles juridiques de l'annexe à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour autant que leur substance soit intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée².

Suivant la cour de cassation de Belgique³, les articles 2, § 1^{er}, et 3, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. - sur la base desquels s'apprécie la notion d'accident de la circulation au sens de l'article 29bis de la même loi et qui en conditionne son applicabilité – ont un contenu similaire aux articles 2, § 1^{er}, et 3, des dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Dans la mesure donc, où ladite cour de cassation renvoie à l'interprétation donnée par la Cour Benelux des dispositions communes, il s'en déduit, d'une part, qu'il existe un lien suffisant avec le droit Benelux à interpréter et, d'autre part, que cette jurisprudence autorise à soutenir, en la présente cause, la compétence de la Cour.

5. La décision de demande d'interprétation énonce les faits à propos desquels l'interprétation à donner par la Cour Benelux doit être appliquée. Elle n'est ni levée, ni notifiée, mais envoyée d'office, dans le plus bref délai, par le greffier et en copie certifiée conforme, à la Cour Benelux. Celle-ci en fait parvenir copie aux ministres de la Justice des trois pays. La Cour peut demander la communication des dossiers.

6. La juridiction qui, sans statuer en même temps sur le fond, statue conformément à l'alinéa 2 du présent article sur l'opportunité de demander une interprétation à la Cour Benelux, peut décider que le recours ouvert contre sa décision peut être exercé dès la prononciation de cette décision ou conjointement avec le recours contre la décision à intervenir ultérieurement sur le fond.

² Voy. Cour de Justice Benelux, 20 mai 1983, Aff. A 82/4.

³ Cass., 5 décembre 2003, RG C.02.0261.F, Pas., 2003, n° 626 ; Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, Pas., 2008, n° 297.

Il importe peu à cet égard que les termes « *participation à la circulation routière* » ne soient ni définis, ni mentionnés dans l'article 2 précité. Il en est d'autant plus ainsi que la Cour de Justice Benelux se réfère à la participation à la circulation dans ses arrêts rendus en la matière⁴.

2) *Nécessité d'une question préjudicielle*

12. Le ministre de la Justice belge oppose à la question préjudicielle une **fin de non recevoir** déduite de ce qu'elle est sans intérêt dès lors que la réponse à y apporter n'est pas nécessaire à la solution du litige au fond.

Cette fin de non-recevoir repose sur les considérations suivantes :

Il est constant que l'assureur RC du véhicule automoteur, qui participe à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés, n'est pas tenu d'offrir une couverture pour la responsabilité civile, parce que cette responsabilité doit être assurée dans l'assurance RC spéciale qui doit être contractée par l'organisateur de la compétition autorisée. Ceci est confirmé surabondamment par l'article 8, 2^o du contrat type, fixé en annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992. Cette disposition exclut de l'assurance les dommages découlant de la participation du véhicule assuré à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

En outre, le passager d'un véhicule automoteur, qui participe à une compétition autorisée, ne peut être exclu de l'indemnisation prévue à l'article 29*bis* de la loi RC autos (usager faible de la route) en vertu de l'article 8, § 3, de la loi RC autos. En effet, l'article 29*bis* de la loi RC autos est une disposition spécifique et en outre introduite postérieurement à l'article 8 dans la loi RC autos. C'est pourquoi l'article 29*bis* de la loi RC autos prime le prédit article 8, § 3, de la loi RC autos.

Enfin, l'objectif direct de l'article 29*bis* de la loi RC autos consiste à décharger le budget de la sécurité sociale.

Par conséquent, suivant la note du Service des Assurances, répercutée par le ministre de la Justice, le tribunal aurait pu clôturer l'affaire en constatant que l'ANMC a laissé prescrire son action contre AXA et que le BBAA, en tant que représentant de l'assureur néerlandais de la responsabilité, n'était pas tenu. Aussi, le fait que l'accident du 3 novembre 2001 se soit produit ou non pendant la participation à la

⁴ Voy. Cour de Justice Benelux, 23 octobre 1984, Aff. A83/2. Rapprochez également Cass., 6 janvier 2005, RG C.02.0583.F : « *les notions de circulation et, dès lors, de dommages liés à la circulation, au sens des articles 2, § 1^{er}, et 3 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs doivent être définies conformément à l'interprétation donnée par la Cour de justice Benelux des articles 2, § 1^{er}, et 3, au contenu similaire, des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs* »; Comp. Cour de Justice Benelux, 20 mai 1983, Aff. 82/4.

circulation routière n'exclut pas l'intervention de l'assurance spéciale. Seule la négligence de l'ANMC fait que l'indemnité versée n'est pas remboursée.

13. Suivant ledit Service, la réponse de la Cour de Justice a cependant son intérêt pour des accidents ultérieurs. Si la Cour de Justice devait arriver à la conclusion qu'un tel accident peut être considéré comme un accident de la circulation, cette décision entraînerait ipso facto l'application de l'article 29bis en Belgique, une thèse qui est défendue par le Service des Assurances (voyez plus haut).

Dans cette perspective, et pour éviter que la société soit confrontée à des dommages non indemnisés en raison de l'inapplicabilité de la loi RC autos, il serait souhaitable que la Cour de Justice Benelux réponde par l'affirmative à la question posée.

14. Je crois pouvoir recommander à la Cour de ne pas accueillir la fin de non-recevoir opposée par le Service des assurances, à l'intermédiaire du ministre de la Justice belge, à la recevabilité de la question préjudicielle posée par le tribunal de Huy, et déduite de ce qu'elle est sans intérêt parce que la réponse à y apporter ne serait pas nécessaire à la solution du litige.

15. C'est d'abord aux juridictions nationales, qui sont saisies du litige et qui doivent assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, qu'il appartient d'apprécier, au regard des particularités de chaque affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre leur jugement que la pertinence des questions qu'elles posent à la Cour.

En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation des règles juridiques communes, la Cour est, en principe, tenue de statuer.

16. Toutefois, il appartient aussi à la Cour d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence au regard de la question préjudicielle lui soumise.

Il ne semble pas y avoir de jurisprudence spécifique de la Cour sur la pertinence de la question, sauf dans un arrêt du 15 décembre 2003⁵ où la Cour apprécie l'objet réel de la question préjudicielle (article 7, § 2, ou articles 2 et 3 des dispositions communes) et, par ricochet, sa compétence.

En revanche, quant à la nécessité de la question préjudicielle, la Cour a, dans son arrêt du 29 novembre 2001⁶, admis le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale, lorsque la question posée ne concerne pas le cas d'espèce⁷.

⁵ C. J. Ben., 15 décembre 2003, Aff. A 2002/1, <http://www.courbeneluxhof.be/fr/arresten>.

⁶ C. J. Ben., 29 novembre 2001, Aff. A 99/1, <http://www.courbeneluxhof.be/fr/arresten>.

⁷ A l'instar de la Cour de Justice de l'union européenne, qui qualifie une pareille question de problème de nature hypothétique.

La Cour énonce aux points 10 et 11 (question I.b) ce qui suit :

« 10. Attendu que cette question porte sur une situation où le BBM [Bureau Benelux des Marques] n'aurait pas envoyé la communication visée à l'article 6bis, quatrième alinéa, de la LBM [Loi sur les Brevets et marques], ce qui n'est pas le cas en l'espèce, comme le montre l'énoncé des faits reproduit sous le n° 2 ci-dessus;

11. Attendu que la Cour ne se trouve dès lors pas en présence d'un cas visé à l'article 6, alinéa premier, du Traité de sorte qu'il n'y a pas lieu présentement de répondre à la question; »

17. Dans ses conclusions précédent cet arrêt, monsieur l'avocat général L. Strikwerda conclut comme suit (points 19 et 20) :

« 19. La question I.b soulève le point de savoir à quel moment le délai de deux mois visé à l'article 6ter de la LBM commence à courir, lorsque le BBM n'a pas communiqué l'avis de refus (total ou partiel) du dépôt, au sens de l'article 6bis, alinéa 4, de la LBM.

20. Dans le cas d'espèce, la cour d'appel de La Haye a constaté que le BBM avait fait à KPN, le 28 janvier 1998, la communication visée à l'article 6bis, alinéa 4, de la LBM. Par conséquent, la décision dans le litige pendant devant la cour d'appel de La Haye n'implique pas la solution de la difficulté d'interprétation de l'article 6ter de la LBM évoquée dans la question I.b. Une décision sur ce point ne peut dès lors pas être estimée nécessaire pour rendre un jugement. Aussi la question posée ne satisfait-elle pas aux conditions fixées à l'article 6, alinéa 2, du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux de sorte que la question n'est pas recevable »^{8 9}.

⁸ Cons. les conclusions additionnelles de monsieur l'avocat général L. Strikwerda relatives au second arrêt rendu en cette affaire (Cour de Justice Benelux, 1^{er} décembre 2004, Aff. A 99/1, points 9 et 27). Dans ces conclusions, notre très estimé collègue conclut également que les questions VII et XV (1^{ère} branche) reposent sur une situation qui ne se présente pas dans l'affaire soumise. Il en déduit qu'une décision de la Cour de Justice Benelux ne peut pas être estimée nécessaire pour rendre un jugement, de sorte que on ne se trouve pas en présence d'une situation telle que visée à l'article 6, alinéa 1er, du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de justice Benelux et qu'il n'est pas nécessaire de répondre à cette branche de la question. Toutefois, pour la question VII, la Cour de Justice Benelux y répondit, en se référant à la réponse à une question de portée similaire apportée dans un arrêt antérieur (ce qui avait également été souligné par monsieur l'avocat général L. Strikwerda au point 10). Pour la question XV (1^{ère} et 2^{ème} branches), la Cour de Justice Benelux a dit pour droit qu'il n'est pas nécessaire d'y répondre, dans la mesure où la juridiction nationale ne la posait qu'en cas de réponse positive à la question XIIIb, alors qu'une réponse négative y a été apportée.

⁹ Contra J. SPREUTELS et J.-Th. DEBRY, « Le concours de questions préjudicielles (Cour d'arbitrage, Cour de justice des Communautés européennes et Cour de justice Benelux), in *Les rapports entre la Cour d'arbitrage, le Pouvoir judiciaire et le Conseil d'Etat*, Bruxelles, La charte, 2006, p. 331), qui écrivent: « la Cour de Justice Benelux ne peut contrôler la nécessité de la décision d'interprétation pour le jugement à rendre par le juge national. Il ne lui appartient dès lors pas de se prononcer sur les raisons de poser la question préjudicielle et sur son importance pour le litige ». Voy. toutefois S. SWARTENBROUX-VANDERHAEGEN, « De rechtsprekende bevoegdheid van het

18. Observons encore que, dans la mesure où il peut être référé à la jurisprudence européenne relative à la compétence d'examen de la recevabilité de la question préjudicielle, car le régime préjudiciel Benelux se veut semblable au régime préjudiciel de la Cour de Justice du Luxembourg¹⁰, le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible que lorsqu'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation des règles juridiques communes sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées¹¹.

19. Cela dit, dans l'état actuel de la jurisprudence de la Cour, lorsqu'elle est saisie par le juge national d'une question préjudicielle, il lui appartient assurément de vérifier sa propre compétence au visa de l'article 6, alinéa premier, du Traité, et de refuser de statuer sur la question préjudicielle, dès lors que le problème lui soumis au travers de la question est de nature hypothétique¹².

20. Il ressort de la réponse à la première fin de non-recevoir que tel n'est pas le cas en l'espèce.

Benelux-Gerechtshof », *R.W.*, 1973-1974, col. 1701 et 1702, qui parlent de compétence discrétionnaire et souveraine à ce sujet.

¹⁰ F. DUMONT, « Benelux Gerechtshof », *APR*, 1984, n° 42.

¹¹ Jurisprudence constante de la Cour de Justice de l'Union européenne : v. p. ex. CJCE, 26 septembre 2000, *Kachelmann*, C-322/98, §§ 16 et 17 (voy. également la jurisprudence citée par S. VAN RAEPENBUSCH, *Droit institutionnel de l'Union européenne*, Bruxelles, Larcier, 2011, p. 543, note 23) :

« (...) conformément à une jurisprudence constante, il appartient aux seules juridictions nationales qui sont saisies du litige et qui doivent assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de chaque affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre leur jugement que la pertinence des questions qu'elles posent à la Cour (voir, notamment, arrêt du 14 décembre 1995, *Banchero*, C-387/93, *Rec. p. I-4663*, point 15). En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation du droit communautaire, la Cour est, en principe, tenue de statuer (voir, notamment, arrêt du 15 décembre 1995, *Bosman*, C-415/93, *Rec. p. I-4921*, point 59).

Toutefois, la Cour a également indiqué que, dans des hypothèses exceptionnelles, il lui appartient d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence (voir, en ce sens, arrêt du 16 décembre 1981, *Foglia*, 244/80, *Rec. p. 3045*, point 21). Le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible que lorsqu'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation du droit communautaire sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, notamment, arrêts *Bosman*, précité, point 61, et du 13 juillet 2000, *Idéal Tourisme*, C-36/99, *Rec. p. I-6049*, point 20) ».

¹² C. J. Ben., 29 novembre 2001, Aff. A 99/1, points 10 et 1, <http://www.courbeneluxhof.be/fr/arresten>.

B) Réponse à la question préjudicielle

21. La Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et les Dispositions communes y annexées ont pour objet de donner, au Royaume des Pays-Bas, au Grand Duché du Luxembourg et au Royaume de Belgique, aux victimes de la circulation motorisée, une protection équivalente pour l'essentiel, en instaurant une obligation d'assurance de la responsabilité civile¹³.

22. L'article 2, § 1^{er}, première phrase, des Dispositions communes dispose que les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler 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, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte.

23. La protection contre des dommages qui, bien que causés par un véhicule automoteur, sont toutefois sans rapport avec la participation de ce véhicule à la circulation au sens de cette disposition, échappe donc à cette *ratio legis*¹⁴.

Comme le souligne l'avocat général H.L.V. Roelvink dans ses conclusions prises dans l'affaire A 83/2, « *l'obligation d'assurance et, partant, la couverture ne s'étendront donc pas au-delà de la responsabilité civile résultant du véhicule automoteur dans la circulation. La participation à la circulation est dès lors déterminante de la couverture de l'assurance* »¹⁵.

24. La question préjudicielle posée en l'espèce revient à se demander si, au regard de l'article 2, § 1^{er}, des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la circonstance qu'un véhicule automoteur participe à une course ou un concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisé, sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter, empêche de considérer qu'il participe à la circulation routière à ce moment là?

25. Pour rappel, suivant la cour de cassation de Belgique¹⁶, les articles 2, § 1^{er}, et 3, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs -sur la base desquels s'apprécie la notion d'accident de la circulation au sens de l'article 29bis de la même loi et qui en conditionne son applicabilité- ont un contenu similaire aux articles 2, § 1^{er}, et 3, des

¹³ C. J. Ben., 23 octobre 1984, Aff. A 83/2, <http://www.courbeneluxhof.be/fr/arresten>.

¹⁴ C. J. Ben., 23 octobre 1984, Aff. A 83/2, o.c.; C. J. Ben., 11 juin 1991, Aff. A 90/7, <http://www.courbeneluxhof.be/fr/arresten>.

¹⁵ C. J. Ben., 23 octobre 1984, Aff. A 83/2, o. c.

¹⁶ Cass., 5 décembre 2003, RG C.02.0261.F, *Pas.*, 2003, n° 626 ; Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, *Pas.*, 2008, n° 297.

dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

26. Sous l'angle de l'article 29bis précité, la question préjudicielle précitée (supra, n° 29) a déjà reçue de la part de la cour de cassation de Belgique une réponse implicite négative à propos d'un accident survenu avant la course ou le concours, dans le cadre de la reconnaissance des lieux précédant un rallye automobile, en l'occurrence les "boucles de Spa", qui a lieu sur la voie publique¹⁷.

Cette cour énonce :

" (...) que l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, (...), régit dans l'intérêt général, selon les conditions qu'il définit, l'indemnisation des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès, causés à certaines victimes d'accidents de la circulation dans lesquels est impliqué un véhicule automoteur, ou aux ayants droit de pareilles victimes;

"que cette disposition légale, édictée pour la protection de ces victimes ou de leurs ayants droit ainsi que pour alléger les charges de l'INAMI, relève de l'ordre public;

"(...) qu'en l'espèce, sur la base des constatations que le demandeur avait signé une clause d'abandon de recours concernant tous dommages subis au cours de l'épreuve, y compris lors des entraînements, reconnaissances et tests, et que l'accident s'est produit dans le cadre de la reconnaissance des lieux avant l'épreuve, les juges d'appel ont estimé que le demandeur ne peut obtenir de la défenderesse, assureur de la responsabilité civile du défendeur (...), la réparation de son préjudice corporel en application dudit article 29bis;

"qu'ainsi le jugement attaqué viole cette disposition légale;

"que le moyen [qui revient à revendiquer l'application de la protection de l'article 29bis précité à ce cas d'accident "de la circulation"] est fondé".

27. L'arrêt, rendu en matière pénale, ne reprenant pas dans ses énoncés les conclusions auxquelles il répond, et rendu sur des conclusions orales du ministère public, pour capitale que soit sa décision, ne permet guère de s'assurer, à l'abri de tout doute, du motif qui a conduit ladite cour à considérer qu'un accident causé avant la course ou le concours, par un véhicule que l'on suppose engagé dans cette course, dans le cadre de la reconnaissance des lieux précédant un rallye automobile, en l'occurrence les "boucles de Spa", qui a lieu sur la voie publique.

28. En revanche, un arrêt du 25 janvier 2008¹⁸ est plus explicite.

¹⁷ Voy. Cass., 17 mai 2000, R.G. P.00.0087.F, *Pas.*, 2000, n° 300 et Rapport annuel de la Cour de cassation de Belgique, 2008, p. 52, qui se rapporte à Cass., 25 janvier 2008, R.G. C.07.0261.F, www.cass.be, où est, pour la première fois et dans des conditions de faits similaires.

¹⁸ Cass., 25 janvier 2008, R.G. C.07.0261.F, www.cass.be

Le pourvoi est motivé comme suit :

"Pour pouvoir bénéficier de ce régime d'indemnisation, la victime doit prouver notamment qu'il s'agit d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur ainsi qu'une relation causale entre l'accident et la lésion corporelle subie.

La notion d'accident de la circulation ne doit certes pas être interprétée de manière restrictive mais il faut néanmoins qu'au moment de l'accident, le véhicule impliqué participe ou se rattache directement ou indirectement à la circulation comme instrument de déplacement.

Un véhicule (en l'occurrence une moto) utilisé pour la participation à une course se déroulant en circuit sportif fermé, même si le terrain comportant le circuit est accessible aux spectateurs, ne peut être considéré comme un véhicule participant à la circulation pour l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989.

En particulier, lorsqu'en se déplaçant sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter au sens de l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, tel un circuit de concours de compétition sportive fermé mais accessible au public, le véhicule automoteur cause un dommage durant le déroulement de l'épreuve, et dès lors lorsque ce véhicule est alors utilisé comme instrument de jeu sportif, un tel accident ne répond pas à la notion d'accident de la circulation au sens de l'article 29bis, § 1er, de ladite loi.

En l'espèce, il ressort des motifs du jugement attaqué que l'accident s'est produit durant le déroulement d'une compétition de motocross à la suite de la perte de contrôle par son conducteur du véhicule ayant causé le dommage.

Ce faisant, le juge d'appel a constaté que le véhicule était alors utilisé comme instrument de sport, non comme instrument de déplacement, et qu'il ne participait donc pas à la circulation.

Le jugement attaqué ne pouvait en conséquence, sans violer les articles 2, § 1er, et 29bis, §1er, de la loi du 21 novembre 1989 cités en tête du moyen, décider que la moto participait à la circulation et que l'accident était un accident de la circulation au sens de ces dispositions".

La cour de cassation répond que ce moyen, qui, en substance, soutient qu'un véhicule utilisé pour la participation à une course se déroulant en circuit sportif fermé, même si le terrain comportant le circuit est accessible aux spectateurs, ne peut être considéré comme un véhicule participant à la circulation pour l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989, manque en droit parce que :

(a) La notion d'accident de la circulation au sens de [l'article 29bis précité] vise aussi bien un accident de la circulation routière impliquant un véhicule automoteur empruntant la voie publique que pareil accident survenu sur les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes.

(b) De la circonstance que le véhicule automoteur impliqué participe au moment de l'accident à une compétition sportive, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée.

29. Le 15 mai 2008¹⁹, cette même cour, sur un grief se rapportant au cas où, à l'occasion du championnat belge de motos se déroulant sur un circuit fermé d'une zone industrielle, un pilote tombe au cours de la compétition et un photographe est heurté par la moto qui le soulève et le blesse grièvement, répond que:

- la notion de dommage subi par la victime d'un accident de la circulation, au sens de l'article 29bis, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 doit être appréciée au regard des articles 2, § 1er, et 3, § 1er, de cette loi. La portée de ces dernières dispositions doit être déterminée conformément à l'interprétation donnée par la Cour de justice Benelux des articles 2, § 1er, et 3, dont le contenu est similaire, des dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.
- les juges du fond peuvent, pour préciser la notion de dommage subi par la victime d'un accident de la circulation, légalement se baser sur le critère dégagé par l'arrêt de la Cour de Justice Benelux du 23 octobre 1984, suivant lequel il est décisif que le dommage ait été causé par le véhicule automoteur d'une manière qui caractérise un dommage causé par un véhicule participant à la circulation²⁰ ;
- un accident de la circulation au sens de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 étant l'accident qui se produit sur la voie publique et sur des terrains, fussent-ils non publics, qui sont ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, il ne peut se déduire de la circonstance que l'accident est survenu au cours d'une course ou d'un concours de vitesse, de régularité ou d'adresse sur un circuit fermé, que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée²¹.
- les juges du fond peuvent légalement décider que le fait que le véhicule automoteur a été utilisé (en l'espèce) comme véhicule de sport n'empêche pas que le dommage doive être considéré comme ayant été causé dans la circulation, en rejetant ainsi la thèse suivant laquelle le notion de circulation serait totalement étrangère à un concours de rallye motorisé²².

¹⁹ Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, *Pas.*, 2008, n° 297.

²⁰ Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, *Pas.*, 2008, n° 297 : « *Le moyen, qui soutient que les juges d'appel n'ont pu, pour préciser cette notion de dommage, se baser sur le critère dégagé par l'arrêt de la Cour de justice Benelux du 23 octobre 1984, suivant lequel il est décisif que le dommage ait été causé par le véhicule automoteur d'une manière qui caractérise un dommage causé par un véhicule participant à la circulation, ne peut, dans cette mesure, être accueilli* ».

²¹ Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, *Pas.*, 2008, n° 297. Dans le même sens, Cass., 25 janvier 2008, RG C.07.0261.F, *Pas.*, 2008, n° 64 : « *De la circonstance que le véhicule automoteur impliqué participe au moment de l'accident à une compétition sportive, il ne peut se déduire que l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la disposition précitée [article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tel qu'il a été modifié par la loi du 13 avril 1995 mais avant sa modification par la loi du 19 janvier 2001]* ».

²² Cass., 15 mai 2008, RG C.07.0306.N, *Pas.*, 2008, n° 297.

30. Ainsi la jurisprudence de la cour de cassation, qui, certes, se penche avant tout sur l'article 29bis précité, mais renvoie aussi au critère dégagé par la Cour de Justice dans un arrêt du 23 octobre 1984 (voir ci-après), paraît, au regard des similitudes de fait et de droit, autoriser une réponse négative à la question préjudicielle présentement posée.

31. Pour ce qui est de la Cour de Justice, il importe de relever deux arrêts.

L'arrêt de la Cour du 23 octobre 1984²³, auquel se réfère la cour de cassation de Belgique dans son arrêt précité du 15 mai 2008, *prima facie*, incite à plus de réserve que la jurisprudence belge, dès lors qu'il ne fait pas que dégager le critère repris par la cour de cassation.

Est en cause dans cette affaire, un élévateur à fourche utilisé comme engin de levage et de gerbage dans un entrepôt et qui à la suite de manœuvres d'élevages dans cet entrepôt cause des blessures à un travailleur occupé à d'autres tâches.

La Cour a dit pour droit que :

- la responsabilité de dommages résultant des manoeuvres d'un véhicule automoteur sans qu'il y ait de la part de celui-ci participation à la circulation, ne constitue pas une responsabilité qui doit être couverte en vertu de l'article 3, § 1^{er}, des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 ;
- la circonstance que les dommages sont causés par un véhicule automoteur qui n'est pas conçu, ou ne l'est pas uniquement, pour le transport de personnes ou de choses sur des routes ou des terrains, mais pour servir, exclusivement ou non, d'engin destiné à réaliser des opérations autres que pareil transport, et que ces dommages sont causés alors que le véhicule automoteur est utilisé ainsi en tant qu'engin, n'empêche pas de considérer que le véhicule automoteur participait à la circulation à ce moment-là ;
- en particulier, lorsqu'en se déplaçant sur une voie publique ou un terrain au sens de l'article 2, § 1^{er}, desdites Dispositions communes, le véhicule automoteur cause des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation, le fait de l'utilisation concomitante du véhicule automoteur comme engin, au sens précité, ne saurait empêcher de considérer que les dommages ont été causés dans la circulation ;
- la simple circonstance qu'au moment où il a causé des dommages le véhicule automoteur, en effectuant les opérations en cause, se déplaçait à l'aide de ses roues afin de prendre la bonne position, n'impose pas pour autant de conclure que *les dommages ont été causés dans la circulation* ; spécialement, *ceci ne*

²³ C. J. Ben., 23 octobre 1984, Aff. A 83/2, o. c.

sera pas le cas lorsque les déplacements du véhicule automoteur ne peuvent raisonnablement être envisagés que comme une partie des manoeuvres liées à l'utilisation du véhicule automoteur en tant qu'"engin" et que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui, pour le reste, est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation ;

- le fait qu'avant d'être mis en action comme engin et d'avoir causé des dommages, le véhicule automoteur s'est rendu sur le lieu du travail et a ainsi pris part à la circulation, n'impose pas pour autant de conclure que les dommages causés ensuite lors de son utilisation comme engin, doivent être réputés causés dans la circulation.

Bref, la Cour, saisie de questions préjudicielles très pointues, et compte tenu de la particularité des faits, qui appellent des réponses tout en nuances, ne délivre pas de règle univoque.

32. Au vu de cet arrêt, il pourrait être considéré que les véhicules de compétition - à l'instar des "véhicules engins", qui, certes, sont aussi des véhicules spéciaux, mais est-ce bien comparable?- ne participent pas à la circulation si, lors de la survenance de l'accident, (a) ils n'effectuaient que des manoeuvres liées à leur utilisation en tant que véhicule de compétition et (b) que les dommages n'ont pas été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation.

A l'inverse, il pourrait donc être conclu, que des véhicules automoteurs, qui sont engagées dans des courses de compétition sur la voie publique, fermée, partiellement fermée ou restée ouverte à la libre circulation ou sur des circuits fermés accessibles aux seules personnes qui sont autorisées à y entrer, participeraient à la circulation lorsque (a) ils n'effectueraient pas que des manoeuvres liées à leur utilisation en tant que véhicule de compétition et (b) que les dommages auraient été causés d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation.

33. Dans un arrêt du 27 mai 1991²⁴, la Cour, à propos d'une question préjudicielle posée par la cour de cassation de Belgique au sujet de l'interprétation à donner à l'article 4, § 2, des Dispositions communes précitées²⁵, énonce que *"seul peut être exclu de l'assurance obligatoire le dommage causé par des véhicules automoteurs pendant leur participation proprement dite à des courses ou à des concours de vitesse, de régularité ou d'adresse"*, au motif que *"les courses et concours de vitesse, de régularité et d'adresse créent un tel risque qu'il ne paraît pas possible de le*

²⁴ C.J. Ben., 27 mai 1991, aff. 90/3, Demolder c. Fédération motocycliste de Belgique, www.courbeneluxhof.be

²⁵ Dont la cour de cassation pense que la couverture du dommage organisée par cette disposition est équivalente à celle prévue à l'article 20 de la loi belge du 1^{er} juillet 1956 concernant la responsabilité civile, et dont l'application est l'objet du litige porté devant elle.

*considérer comme couvert par une assurance de responsabilité, contractée aux conditions ordinaires*²⁶.

Ne s'agit-il pas là, certes dans un autre contexte et de façon plutôt implicite, à nouveau d'une prise en compte, comme facteur déterminant, de la circonstance que le dommage provoqué par un véhicule automoteur de course ou de compétition, au cours d'une épreuve, n'est pas un dommage causé d'une manière caractéristique du dommage provoqué par un véhicule dans la circulation où, en règle, les accidents ne trouvent pas leurs causes dans des risques comparables à ceux présents voire provoqués dans les courses et autres compétitions?

34. De ce qui précède, il s'en suivrait à tout le moins qu'un véhicule, de course ou non, engagé dans une compétition de vitesse ou d'adresse, en circuit fermé, provoquant un accident dommageable par une manœuvre défendue en circulation routière mais autorisée voire recherchée dans ces circonstances (obstacle au dépassement, tête à queue, freinage intempestif, franchissement délibéré d'obstacles aussi inhabituels que dangereux, acrobaties aériennes, stock-car, etc.) ne participe pas à la circulation au sens de l'article 2, § 1^{er}, des Dispositions communes précitées.

35. Mais au-delà d'une telle hypothèse tranchée, qu'est-ce, pour un véhicule automoteur, qui est engagé dans une course de vitesse ou d'adresse autorisée sur la voie publique, fermée, partiellement fermée ou restée ouverte à la libre circulation ou sur des terrains, fussent-ils non publics, qui sont ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, une manœuvre qui n'est pas liée à son utilisation en tant que véhicule de compétition voire des dommages qu'il aurait causé d'une manière qui ne serait pas caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation?

Même en faisant preuve d'imagination, l'on perçoit sans peine les limites des règles générales jurisprudentielles qui devraient gouverner les infinies variétés de la casuistique en cause?

IV. Conclusion

36. Je crois dès lors, à l'aune de ce qui me paraît être le substrat des divers arrêts examinés ci-dessus, pouvoir recommander à la Cour de répondre comme suit à la question préjudicielle posée par le tribunal de première instance de Huy :

La participation de véhicules automoteurs à une compétition de vitesse peut être considérée comme une participation à la circulation routière au sens de l'article 2 des Dispositions Communes de la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance de responsabilité civile obligatoire pour les véhicules motorisés, si, lors de la survenance de l'accident, ils effectuaient des manoeuvres qui, quoique aussi

²⁶ Cette motivation est la reproduction, par la Cour, d'un extrait du Commentaire commun de l'article 4 des dispositions communes, textes de base Benelux, t. 4/ii "Assurances automobiles", p. 40.

liées à leur utilisation en tant que véhicule de compétition, ont causé des dommages d'une manière qui est caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation.

L'avocat général suppléant,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'A' followed by a vertical line and a horizontal stroke that ends in a small loop.

André HENKES

Bruxelles, le 5 avril 2012.