



## POUVOIR JUDICIAIRE

C/7971/2019

ACJC/1570/2025

## ARRÊT

## DE LA COUR DE JUSTICE

## Chambre civile

DU LUNDI 27 OCTOBRE 2025

Entre

A\_\_\_\_\_ AG, sise \_\_\_\_\_ (Berne), appelante d'un jugement rendu par la 3ème Chambre du Tribunal de première instance du canton de Genève le 26 novembre 2024 et intimée, représentée par Me Jean-Rodolphe FIECHTER, avocat, Effingerstrasse 1, case postale, 3001 Berne,

et

B\_\_\_\_\_, sise \_\_\_\_\_ (Zurich), appelante et intimée, représentée par Me Michel BERGMANN, avocat, rue de Hesse 8-10, 1204 Genève,

et

Monsieur C\_\_\_\_\_, domicilié \_\_\_\_\_ (Genève), intimé, représenté par Me Michael ANDERS, avocat, boulevard des Tranchées 36, 1206 Genève.

Le présent arrêt est communiqué aux parties par plis recommandés du 17 novembre 2025.

---

---

**EN FAIT**

**A.** Par jugement JTPI/14936/2024 rendu le 26 novembre 2024, communiqué pour notification aux parties le lendemain, le Tribunal de première instance (ci-après : le Tribunal), statuant par jugement incident sur questions limitées, a :

- constaté que A\_\_\_\_\_ AG, en sa qualité de producteur, devait répondre en application des art. 1ss LRFP du dommage causé à C\_\_\_\_\_ par le défaut de sécurité de la benne basculante lors de l'accident du 5 juillet 2012 (ch. 1 du dispositif),

- constaté que B\_\_\_\_\_ (ci-après : B\_\_\_\_\_), en sa qualité d'assureur en responsabilité civile automobile, devait répondre en application de l'art. 65 al. 1 LCR du dommage causé à C\_\_\_\_\_ par suite de l'emploi du camion-benne lors de l'accident du 5 juillet 2012 (ch. 2),

- arrêté les frais judiciaires encourus à ce stade à 11'135 fr., mis pour moitié à la charge de A\_\_\_\_\_ AG et pour moitié à celle de B\_\_\_\_\_ et compensé à due concurrence la part de 5'567 fr. 50 due par A\_\_\_\_\_ AG avec l'avance de 7'660 fr. qu'elle avait fournie, B\_\_\_\_\_ étant condamnée à payer 5'567 fr. 50 à l'Etat de Genève, soit pour lui les Services financiers du Pouvoir judiciaire (ch. 3),

- condamné A\_\_\_\_\_ AG et B\_\_\_\_\_ à payer chacune à C\_\_\_\_\_ la somme de 8'094 fr. à titre de dépens (ch. 4),

- réservé à la suite de la procédure les questions de la fixation du dommage subi par C\_\_\_\_\_ et de son indemnisation (ch. 5), et

- débouté en l'état les parties de toutes autres conclusions (ch. 6).

**B. a.** Par acte expédié le 13 janvier 2025 à la Cour de justice (ci-après : la Cour), A\_\_\_\_\_ AG a appelé de ce jugement, dont elle a sollicité l'annulation.

Cela fait, elle a conclu au déboutement de C\_\_\_\_\_ de toutes ses conclusions, avec suite de frais judiciaires et dépens.

**b.** Par acte déposé le même jour à la Cour, B\_\_\_\_\_ a également appelé de ce jugement, dont elle a sollicité l'annulation.

Elle a conclu au déboutement de C\_\_\_\_\_ de toutes ses conclusions, avec suite de frais judiciaires et dépens.

**c.** A\_\_\_\_\_ AG et B\_\_\_\_\_ ont produit une pièce nouvelle à l'appui de leurs recours, à savoir la liste de contrôle de la SUVA en matière de chargement et déchargement des conteneurs et des bennes (édition septembre 2019), dont il ressort notamment que l'un des principaux dangers est le renversement du camion.

---

Cette liste indique que le sol doit être à chaque fois contrôlé afin de s'assurer qu'il est assez solide et plat de façon à éviter le renversement ou l'enfoncement du véhicule, que seuls les containers non surchargés et ne dépassant pas la capacité de charge du véhicule sont autorisés, que le véhicule doit toujours être à l'horizontale lors d'un déchargement par basculement d'une benne, que le conducteur et les passagers doivent rester dans la cabine et attachés avec leur ceinture de sécurité, que les consignes figurant dans la notice d'instructions du fabricant doivent être strictement respectées et que les tiers doivent être préalablement dirigés vers un lieu sûr.

**d.** Par réponses du 21 février 2025, C\_\_\_\_\_ n'a pas formellement pris de conclusions, mais a adhéré aux considérations et conclusions du Tribunal.

Il n'a pas demandé à être mis au bénéfice de l'assistance juridique pour la procédure d'appel.

**e.** Par réponse du 24 février 2025, B\_\_\_\_\_ a indiqué partager l'appréciation formulée par A\_\_\_\_\_ AG et persister dans leurs conclusions communes en annulation de la décision entreprise.

**f.** Par réponse du 25 février 2025, A\_\_\_\_\_ AG s'est déclarée d'accord avec les conclusions prises par B\_\_\_\_\_ et s'en est remise à justice concernant la question de la couverture d'assurance.

**g.** Par répliques et dupliques du 11 avril, des 2 et 27 mai et du 12 juin 2025, les parties ont persisté dans leurs conclusions respectives.

**h.** Elles ont été informées par la Cour de ce que la cause était gardée à juger par courriers du 7 juillet 2025.

**C.** Les faits suivants résultent du dossier soumis à la Cour :

**a.** C\_\_\_\_\_, né en 1961, a obtenu en 1981 un CFC de mécanicien en automobiles pour véhicules lourds et a travaillé jusqu'en 2012, principalement, comme chauffeur de poids-lourds, notamment comme conducteur de camions de chantier.

**b.** Le 5 juillet 2012, C\_\_\_\_\_ devait faire charger, transporter et décharger de la terre d'excavation depuis un chantier à D\_\_\_\_\_ (Vaud) jusqu'à une gravière sise à E\_\_\_\_\_ (Vaud) au moyen d'un camion-benne qu'il conduisait depuis deux à trois semaines.

**c.** Ledit camion-benne, soit un modèle F\_\_\_\_\_/1\_\_\_\_\_ à cinq essieux, mis en circulation la première fois en février 2011, était détenu par son employeur, G\_\_\_\_\_, et assuré en responsabilité civile automobile auprès de B\_\_\_\_\_ (dont les conditions générales prévoient que la couverture d'assurance est accordée pour les dommages corporels et matériels, notamment, lors de l'emploi du véhicule ou

lors d'accident de la circulation occasionné par le véhicule alors qu'il n'est pas à l'emploi (art. B1.2 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> tirets)).

Le véhicule présentait en outre les spécificités suivantes :

**c.a.** Il affichait un poids à vide de 16,3 tonnes (benne basculante de 3,2 tonnes incluse) pour un poids total autorisé de 40 tonnes et permettait ainsi le transport d'une cargaison (charge utile) de 23,7 tonnes.

**c.b.** Il était équipé d'une benne basculante actionnée par vérin hydraulique avec becquet et ridelle arrières à ouverture et fermeture hydrauliques, conçue, fabriquée et montée sur le faux-châssis du camion par A\_\_\_\_\_ AG.

**c.c.** L'alimentation en énergie et l'activation des systèmes hydrauliques de levage et d'abaissement de la benne basculante et d'ouverture et de fermeture de sa ridelle arrière nécessitaient que le moteur thermique du camion-benne soit allumé et tourne au ralenti.

**c.d.** Le levage et l'abaissement de la benne, de même que l'ouverture et la fermeture de sa ridelle arrière s'effectuaient au moyen d'un boîtier de commande installé par A\_\_\_\_\_ AG dans la cabine du camion-benne entre la portière et le siège du conducteur, à hauteur et à côté de l'angle formé par l'assise et le dossier du siège conducteur, de sorte que la manipulation et l'utilisation du boîtier de commande de la benne et de sa ridelle arrière devaient ainsi s'effectuer, chauffeur assis sur le siège conducteur et moteur allumé au ralenti, depuis l'intérieur de la cabine du camion-benne.

**d.** Le boîtier de commande de la benne fonctionnait comme suit :

**d.a.** Un bouton-poussoir doté d'une diode lumineuse permettait, par commande électrique, de déclencher le système hydraulique actionnant l'ouverture et la fermeture de la ridelle arrière.

**d.b.** Pour enclencher l'ouverture de la ridelle arrière lorsque celle-ci était fermée, il fallait enfoncer à fond le bouton-poussoir de commande et le relâcher jusqu'à son clic d'arrêt, soit en position basse "open", dans laquelle sa diode lumineuse s'allumait.

Pour refermer ensuite la ridelle arrière, il fallait enfoncer une seconde fois à fond le bouton-poussoir pour le libérer de son clic d'arrêt et le faire ainsi revenir à sa position haute initiale "close", dans laquelle sa diode lumineuse s'éteignait.

L'allumage de la diode lumineuse du bouton-poussoir n'était pas couplé ni déclenché par l'ouverture effective de la ridelle arrière, mais uniquement par la position basse à son clic d'arrêt du bouton-poussoir de commande.

Le boîtier de commande et la cabine du camion-benne n'étaient équipés d'aucun dispositif sonore ou visuel signalant l'ouverture effective ou non de la ridelle arrière que le chauffeur, depuis son siège, ne pouvait ni voir ni vérifier dans le rétroviseur du camion.

**d.c.** Le boîtier de commande présentait en outre, au-dessus du bouton-poussoir de commande de la ridelle arrière, un levier de type "Joystick" à trois positions, déclenchant par commande électrique le système hydraulique de levage et d'abaissement de la benne. Pour enclencher le levage de la benne, il fallait désengager le levier de commande de son cran de blocage en position médiane neutre d'immobilisation de la benne, pour le tirer en position haute et l'y maintenir manuellement jusqu'à l'inclinaison souhaitée de la benne. Dès que relâché par le chauffeur de sa position haute, le levier de commande de la benne retombait automatiquement dans le cran de blocage de sa position initiale et médiane neutre, immobilisant la benne à l'inclinaison atteinte. Pour enclencher ensuite l'abaissement de la benne, il fallait désengager le levier de commande de son cran de blocage en position médiane neutre d'immobilisation de la benne, pour le pousser vers son cran de blocage en position basse. Le levier ne pouvait donc pas être bloqué en position haute, mais pouvait l'être en position neutre et basse.

La benne basculait sur un axe situé en arrière du dernier et cinquième essieu du camion, pour une inclinaison théorique maximale limitée à 60°, notamment par ses points d'ancrage sur son axe de bascule et deux câbles reliant la benne au faux-châssis du camion. Elle était cependant dotée d'un dispositif mécano-hydraulique couplé à son vérin hydraulique et conçu, moyennant réglage manuel et fonctionnement correct dudit dispositif, pour empêcher que la benne ne s'incline au-delà d'un angle maximal de 50°.

**d.d.** La commande et le système de levage de la benne n'étaient pas couplés ni asservis à la commande et au système d'ouverture de sa ridelle arrière. La benne pouvait ainsi être levée ou abaissée indépendamment de l'ouverture ou la fermeture de sa ridelle.

**e.** Au cours d'une opération de déchargement d'une cargaison de terre d'un camion-benne, le déversement de la terre, qui s'effectue normalement de manière progressive, entraîne des vibrations du camion que le chauffeur, assis dans sa cabine, peut en principe sentir. Il peut cependant arriver qu'une cargaison de terre compacte (terre glaise, boueuse, etc.) colle à la benne en cours de déchargement pour ne s'en déverser d'un coup que lorsque celle-ci est levée à une certaine hauteur (généralement à mi-hauteur).

**f.** C\_\_\_\_\_ disposait, dans la cabine du camion-benne, d'un manuel d'utilisation de la benne basculante et de son boîtier de commande rédigé en allemand, livré par A\_\_\_\_\_ AG. Ce manuel d'utilisation décrivait et se rapportait toutefois à une version ancienne du boîtier de commande, d'une configuration différente du

modèle monté sur le camion-benne. En particulier, les instructions de ce manuel d'utilisation portaient sur un boîtier de commande avec lequel l'ouverture et la fermeture de la ridelle arrière ne s'effectuaient pas par un bouton-poussoir à diode lumineuse, mais un levier "Joystick".

Dans la procédure, A\_\_\_\_\_ AG a produit une version française d'un manuel d'utilisation de la benne basculante différent de celui qu'elle avait livré, mais correspondant au modèle de boîtier de commande monté sur le camion-benne, dont ressortent les instructions suivantes :

- procéder au chargement avec prudence en s'assurant que la ridelle arrière est complètement fermée,
- pour procéder au déchargement, arrêter le camion-benne sur une surface horizontale et dure,
- une fois le camion-benne à l'arrêt, ouvrir la ridelle arrière au moyen du bouton-poussoir de commande *ad hoc*,
- monter ensuite la benne, moteur thermique au ralenti ou à bas régime, au moyen du levier de commande *ad hoc*,
- s'assurer dans ce contexte que la ridelle arrière soit effectivement ouverte et que le chargement se déverse,
- après le déchargement, rabaisser la benne en poussant lentement le levier de commande *ad hoc* vers l'avant, et
- quand la benne est tout en bas, refermer la ridelle arrière au moyen du bouton-poussoir de commande *ad hoc*.

Le manuel d'utilisation produit par A\_\_\_\_\_ AG (qui n'est donc pas celui qu'elle avait livré avec sa benne basculante) comportait en outre les prescriptions de sécurité suivantes :

- le basculement de la benne n'est autorisé que sur une surface horizontale et dure,
- il est important de s'assurer que la ridelle arrière soit complètement ouverte lors du déchargement, et
- lors d'opération de sablage, la benne doit être levée lentement en faisant très attention, car le risque d'instabilité et de renversement du camion-benne est important si le chargement reste dans la benne.

Le manuel d'utilisation livré avec sa benne basculante n'ayant pas été produit à la procédure, sa teneur est ignorée.

**g.** Le 5 juillet 2012, après avoir fait charger le camion-benne d'une cargaison de terre d'excavation à D \_\_\_\_\_, C \_\_\_\_\_ s'est présenté vers 9h00 avec le camion à la gravière sise à E \_\_\_\_\_ pour y décharger la terre transportée, dont il a déclaré ne pas avoir connu la composition exacte.

Le camion-benne et la benne n'étaient équipés d'aucun dispositif indiquant le poids de la cargaison chargée et transportée. Aucune installation de pesage du camion-benne n'était présente sur le chantier à D \_\_\_\_\_, où la terre avait été chargée.

Les événements se sont ensuite déroulés comme suit :

**g.a.** Pesé à la gravière à E \_\_\_\_\_ avant déchargement, le camion-benne présentait un poids de 43,2 tonnes et transportait donc une cargaison de terre de 26,9 tonnes, soit un excès de charge utile de 3,2 tonnes (ou de 8%) sur son poids total autorisé de 40 tonnes.

**g.b.** Après pesage du camion-benne, C \_\_\_\_\_ l'a positionné en marche arrière sur l'aire de déchargement aménagée par l'exploitant de la gravière, perpendiculairement au bord du fossé où il devait déverser la terre.

**g.c.** Il a indiqué avoir reculé le camion-benne en surveillant dans son rétroviseur la progression de son dernier essieu et l'avoir stoppé au moment où il avait vu l'essieu arrière, à proximité de la bordure du fossé de déversement, s'enfoncer très légèrement sur le sol de la gravière.

**g.d.** Il a immobilisé le camion-benne, tout au bout de l'aire de déchargement, à côté des traces de pneus laissées par un autre camion-benne ayant avant lui déchargé de la terre à la même proche distance de la zone de déversement.

Il a allégué que la surface de déchargement était aplanie, durcie et revêtue de galets.

**g.e.** Une fois le camion-benne immobilisé, C \_\_\_\_\_ a débuté les manœuvres de déversement de la benne. Il n'était pas attaché avec la ceinture de sécurité. L'allégation selon laquelle le camion a été retrouvé avec la ceinture bouclée, mais passée derrière le siège du conducteur pour éviter la sonnerie de l'alarme de sécurité y relative n'a pas été contestée par C \_\_\_\_\_.

**g.f.** Il a allégué qu'il avait appuyé sur le bouton-poussoir commandant l'ouverture de la ridelle arrière, puis avait tiré et maintenu en position haute le levier commandant le levage de la benne.

Alors que la benne arrivait à sa position haute maximale, l'avant du camion-benne s'est décollé du sol et a commencé de s'élever en l'air.

**g.g.** C\_\_\_\_\_ a allégué que, constatant que le camion-benne se soulevait du sol dans un mouvement de bascule en arrière, il avait, en grande urgence, relâché le levier de commande de la benne pour déverrouiller la portière du camion et tenter de s'en extraire.

La cabine du camion-benne avait alors toutefois déjà atteint une hauteur de plus de 6 mètres et, du fait de sa forte inclinaison, C\_\_\_\_\_, dos plaqué en arrière sur son siège et ne pouvant soulever le poids de la portière ouverte, n'a pu s'extraire de la cabine.

**g.h.** Alors que le camion-benne était presque à la verticale, la benne, rompant ses points d'ancrage sur le vérin hydraulique et sur le faux-châssis du camion, s'en est désolidarisée et décrochée pour basculer en arrière dans le fossé de déversement.

Libéré de la sorte du poids de la benne qui le soulevait du sol dans un mouvement de bascule en arrière, le camion est brusquement retombé en avant sur le sol, sur lequel il a rebondi sur ses roues, avant de s'immobiliser définitivement.

**g.i.** Quand le camion a chu, heurté le sol, puis rebondi, C\_\_\_\_\_ a respectivement percuté de la tête le plafond de la cabine, est retombé de tout son poids sur son siège, puis a été éjecté de la cabine par la portière pour s'écraser sur le sol de la gravière.

Très grièvement blessé, C\_\_\_\_\_ a été hélicoptéré à l'hôpital peu après son accident, qui lui a causé des séquelles permanentes, ainsi qu'une invalidité totale et définitive au sens de l'AI.

**g.j.** Après l'accident, la benne, séparée du camion, reposait à l'envers dans la zone de déversement en formant couvercle sur sa cargaison de terre, qui ne s'en était pas déversée pendant le levage de la benne.

Sa ridelle arrière a été trouvée fermée.

Ses deux dernières roues se trouvaient enfoncées de quelques dizaines de centimètres dans la bordure de la zone de déversement et légèrement en porte-à-faux sur celui-ci. Immédiatement derrière et sous les deux dernières roues du camion à son point d'immobilisation final, le terrain de la gravière en bordure du fossé de déversement était fracturé ou tassé et partiellement effondré dans le fossé.

**g.k.** Le lendemain de l'accident, G\_\_\_\_\_, employeur de C\_\_\_\_\_, a fait enlever le camion et la benne de la gravière par un autre de ses chauffeurs, H\_\_\_\_\_.

**g.l.** En automne 2012, A\_\_\_\_\_ AG, à la demande de G\_\_\_\_\_, a entièrement réparé et remonté la benne sur le camion accidenté, lesquels n'ont ainsi jamais fait l'objet d'une expertise technique en relation avec l'accident.

---

**h.** Intervenue sur place juste après l'accident, la police a établi un dossier photographique le jour même, puis un rapport d'investigation daté du 12 juillet 2012 à l'intention du Ministère public vaudois, dont il ressort entre autres que :

- il n'a pas été possible d'affirmer ou d'infirmer si C\_\_\_\_\_ avait effectivement ouvert la ridelle et si le système d'ouverture de la ridelle arrière avait fonctionné ou pas, et

- entendu au CHUV le 9 juillet 2012, C\_\_\_\_\_ a déclaré qu'il ne se souvenait pas s'il avait enclenché le frein à main, que le camion était totalement à l'arrêt lorsqu'il avait démarré le déversement, qu'il était certain d'avoir déverrouillé la ridelle arrière, que, lorsque la benne s'était levée, il avait aperçu une petite quantité de terre qui se déversait, mais qu'il ne savait pas si elle passait par-dessus la benne ou sous la ridelle et, qu'utilisant le même véhicule depuis deux à trois semaines, il le connaissait parfaitement.

**i.** Egaleme nt intervenus sur place le jour de l'accident, les enquêteurs de la SUVA ont rédigé un rapport d'accident le 12 novembre 2012 basé sur leurs propres photographies (partiellement produites à la procédure) et celles de la police, lequel indique, en résumé (dans un encadré en première page), que les causes de l'accident sont le "collage" du chargement dans la benne et le tassement du terrain sous l'essieu arrière. Ce rapport indique en outre notamment que :

- C\_\_\_\_\_ avait indiqué qu'il avait actionné le bouton-poussoir du verrou de retenue de la ridelle et que le mécanicien de son employeur (H\_\_\_\_\_) lui avait confirmé, lors d'un téléphone, que, lorsqu'il avait récupéré le véhicule, il avait vérifié que le bouton-poussoir avait été activé, et que cela était bien le cas,

- des informations complémentaires avaient été demandées à A\_\_\_\_\_ AG, qui avait indiqué que les dégâts dus aux divers composants du système de basculement et de pivotement étaient dus à l'accident et non pas la cause de celui-ci et que A\_\_\_\_\_ AG pensait qu'un tassement du terrain sous l'essieu arrière était seul à même de faire passer le centre de gravité de l'ensemble au-delà du point de basculement et générer les dégâts observés sur les rotules de pivotement, et

- selon les constatations faites sur place par les enquêteurs de la SUVA, le chargement de terre était en place sous la benne et il n'y avait pas eu d'écoulement "normal" de la terre avec formation d'un cône avant le basculement; au vu de la consistance de la terre, il était possible que le chargement se soit collé au fond et aux parois de la benne; sur les photographies prises par les enquêteurs de la SUVA, la ridelle arrière était verrouillée en position fermée et il n'avait pas été possible de déterminer si elle s'était refermée suite à la chute de la benne ou si le système d'ouverture n'avait pas fonctionné; de même, il n'était pas possible de dire si le tassement et la cassure du terrain sous les roues arrière s'étaient produits lors du levage ou s'il était consécutif au fait que le camion s'était cabré.

Ainsi, les enquêteurs de la SUVA n'avaient pas été en mesure de déterminer si :

- un "collage" du chargement pouvait engendrer, lors d'une vidange par l'arrière, un déplacement suffisant du centre de gravité de l'ensemble vers l'arrière au point de générer le cabrage du camion,
- la non-ouverture de la ridelle arrière lors d'une vidange pouvait à elle seule, ou en combinaison avec le "collage" de la charge, engendrer une telle situation,
- le déverrouillage de la ridelle arrière s'était fait correctement ou non, et
- la chute de la benne avait pu refermer le becquet et le verrou de la ridelle arrière.

Il ressort également des photographies prises par la SUVA qu'il y avait bien des galets devant le camion et jusqu'au troisième essieu, mais qu'il n'y en avait plus de part et d'autre des quatrième et cinquième essieux; le levier de commande de la benne a été retrouvé en position neutre.

**j.** Par ordonnance du 28 mars 2014, le Ministère public vaudois a classé la procédure pénale pour lésions corporelles graves par négligence, ouverte d'office contre inconnu ensuite de l'accident subi par C\_\_\_\_\_.

**k.** Après avoir déposé une requête de conciliation le 5 avril 2019 et obtenu une autorisation de procéder le 19 août suivant, C\_\_\_\_\_, par acte déposé le 18 novembre 2019 au Tribunal, a conclu à ce que B\_\_\_\_\_ et A\_\_\_\_\_ AG soient condamnées, conjointement et solidairement, à lui payer le montant total de 422'792 fr. 30, subsidiairement, la somme de 177'456 fr. 80.

Il a agi à l'encontre de A\_\_\_\_\_ AG en sa qualité de fabricant de la benne, lui réclamant l'indemnisation du préjudice qu'il avait subi en raison, selon lui, d'un défaut de la benne au sens de l'art. 4 al. 1 de la Loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits, consistant en ce que la commande d'ouverture de la ridelle n'aurait pas fonctionné, que le vérin actionnant la benne aurait dû mieux résister à la traction avant de se rompre, que le camion n'était équipé d'aucun système sonore ou lumineux avertissant le chauffeur lorsque la ridelle arrière n'était pas ouverte et que les instructions d'usage de la benne trouvées à l'intérieur de la cabine du camion étaient rédigées en langue allemande.

Il a actionné B\_\_\_\_\_ en sa qualité d'assureur en responsabilité civile automobile du camion-benne, lui réclamant l'indemnisation pour le préjudice qu'il avait subi lors de l'emploi du camion-benne au sens de l'art. 58 al. 1 LCR.

**l.** Par ordonnance ORTPI/180/2020 du 19 février 2020, le Tribunal, sur requêtes de B\_\_\_\_\_ et A\_\_\_\_\_ AG, a limité la procédure aux questions de la légitimation passive de B\_\_\_\_\_ (situation d'emploi du véhicule fondant la responsabilité de B\_\_\_\_\_ ou non), ainsi que du déroulement de l'accident et des

---

causes de celui-ci (existence d'un défaut fondant la responsabilité de A\_\_\_\_\_ AG ou non).

**m.** Dans leurs réponses écrites respectives sur questions limitées des 22 et 27 avril 2020, B\_\_\_\_\_ et A\_\_\_\_\_ AG ont chacune conclu au déboutement de C\_\_\_\_\_ de toutes ses conclusions au motif que, pour la première, le camion-benne n'était pas à l'emploi lors de l'accident, que, pour la seconde, la benne du camion-benne n'aurait été affectée d'aucun défaut et, pour toutes deux, que l'accident serait uniquement dû au comportement gravement fautif du chauffeur.

A\_\_\_\_\_ AG a allégué que C\_\_\_\_\_ aurait omis d'actionner le bouton-poussoir commandant l'ouverture de la ridelle arrière avant de procéder au levage de la benne, raison pour laquelle la ridelle avait été retrouvée fermée après l'accident. Elle a, notamment, produit des photographies, qu'elle a indiqué avoir été prises par la SUVA le jour de l'accident, dont une photographie du boîtier de commande de la benne, sur laquelle le bouton-poussoir n'est pas enfoncé (pièce PJ3 page 6). C\_\_\_\_\_ n'a pas contesté qu'il s'agissait des photographies prises par la SUVA.

A\_\_\_\_\_ AG a également allégué que le camion avait basculé en arrière parce que C\_\_\_\_\_ l'avait trop reculé et immobilisé avec ses dernières roues dépassant, enfonçant et surplombant partiellement la bordure du fossé de déversement. Elle en veut pour preuve diverses photographies du camion prises dans sa position finale juste après l'accident.

A\_\_\_\_\_ AG a en outre allégué que, même avec la benne inclinée au maximum (en principe à 50°) à pleine charge (23,7 tonnes) et même en surcharge (de 3,2 tonnes), le camion bien positionné sur un sol plat et stable n'aurait jamais pu basculer en arrière. Elle s'est fondée à cet égard sur ses propres analyse et calculs de stabilité du camion-benne produits sous pièce PJ8, rédigés le 16 octobre 2012 en allemand et comportant six pages de calculs, formules, schémas, représentations graphiques et commentaires explicatifs.

**n.** Le Tribunal a entendu C\_\_\_\_\_ et le représentant de A\_\_\_\_\_ AG, I\_\_\_\_\_, et auditionné six témoins lors des audiences tenues les 15 mars, 17 mai, 6 septembre et 6 décembre 2021, dont il ressort notamment ce qui suit :

**n.a.** H\_\_\_\_\_ (arrivé sur place le lendemain de l'accident) a déclaré que "*le camion était positionné à un bon endroit pour le déchargement, ce n'était pas si mal que ça, l'endroit était assez plat*". Il avait constaté que la ridelle n'était pas ouverte, mais que le bouton-poussoir de commande de la ridelle arrière était "*appuyé*" et qu'en rallumant le camion, le bouton-poussoir avait été activé. Sur présentation de la photographie du boîtier de commande produite par A\_\_\_\_\_ AG sous pièce PJ3 page 6 (à savoir la photographie prise par la SUVA quelques heures après l'accident; cf. *supra* let. C.m.), le témoin a indiqué que, sur ce cliché, il n'avait pas l'impression que le bouton-poussoir était appuyé. Sur présentation

d'une photographie du camion après l'accident, le témoin a déclaré que le camion était "*un petit peu en arrière*", qu'il ne savait pas si cela provenait ou non du terrain qui avait cédé à cause des roues et que l'affaissement avait pu provenir du levage ou du surpoids avant le levage.

**n.b.** J\_\_\_\_\_, responsable de la gravière sur laquelle s'était produit l'accident, était momentanément absent au moment des évènements litigieux. A son retour, il avait vu que le camion était positionné sur une surface préparée par l'exploitant de la gravière pour le déchargement. Normalement, le camion ne devait pas être proche du bord (du fossé de déversement) et il devait y avoir quelqu'un qui se tenait à proximité.

**o.** Désigné en qualité d'expert par le Tribunal, K\_\_\_\_\_ a rendu son rapport d'expertise le 26 octobre 2022, ainsi qu'un rapport complémentaire le 15 juin 2023.

En réponse aux cinq questions posées par les parties, l'expert a constaté que :

1) le point d'ancrage de la benne sur le vérin hydraulique de levage de celle-ci ne présentait aucun défaut de conception et de fabrication; la rupture de l'attache supérieure du vérin sur la benne était la conséquence et non l'origine de l'accident,

2) les câbles de sécurité reliant le faux-châssis du camion à la benne, destinés à limiter à 60° son inclination théorique maximale, ne présentaient aucun défaut de fabrication et de conception; leur rupture était la conséquence et non l'origine de l'accident,

3) la benne basculant sur un axe situé en arrière du dernier essieu du camion, plus elle se levait au cours du déchargement, plus son poids et celui de son chargement se transféraient vers l'arrière du camion en générant un poids accru sur son dernier essieu,

4) un tel transfert de charge et accroissement du poids d'une benne et de son chargement sur les derniers essieux d'un camion-benne au cours d'un déchargement pouvaient très facilement causer un enfoncement de ses roues arrières dans un sol insuffisamment dur, et

5) sur un sol insuffisamment dur, si la cargaison de terre ne se déversait pas de la benne au fur et à mesure de son levage (terre collée à la benne et/ou ridelle non ouverte), un basculement du camion pouvait se produire avant même que la benne atteigne son inclinaison maximale.

Invité en outre à faire toute observation utile, l'expert judiciaire a indiqué que, de son point de vue et au regard des photographies du camion dans sa position finale

après l'accident, indépendamment de savoir si la ridelle était ouverte ou non au moment du basculement de la benne (une absence d'ouverture aggravant la situation), la raison la plus probable du basculement du camion était à mettre sur un manque d'assise du dernier essieu du camion sur le sol (soutènement quasi ou totalement absent), ce manque d'assise ayant été aggravé par le "collage" du chargement à la benne. La rupture du point d'attache supérieur du vérin n'était donc qu'une conséquence et non l'origine de l'accident, le camion et la benne s'étaient séparés à la suite de la rupture des câbles de sécurité en acier, faisant violemment retomber la cabine du camion au sol.

Dans son analyse, l'expert a tenu compte de l'analyse et des calculs établis par A\_\_\_\_\_ AG le 16 octobre 2012 (PJ8) et a, notamment, retenu qu'avec un angle de basculement de la benne de 50°, avec une surcharge de 3,2 tonnes et sans sol stable sous le dernier essieu, le poids sur le premier essieu devenait négatif, c'est-à-dire que le premier essieu commençait à ne plus être en contact avec le sol.

Dans son rapport complémentaire, l'expert a confirmé que les conclusions de son précédent rapport allaient dans le sens d'une erreur humaine plutôt que d'une défektivité technique. Il a également précisé notamment que normalement les deux câbles de sécurité ne devraient jamais subir d'effort du moment que l'angle d'inclinaison maximum de la benne est atteint et que le châssis du camion se trouve à l'horizontale.

**p.** Dans leurs plaidoiries finales écrites respectives sur questions limitées des 27 mars, 30 mars et 7 juin 2024, C\_\_\_\_\_, B\_\_\_\_\_ et A\_\_\_\_\_ AG ont persisté dans leurs conclusions respectives.

**q.** C\_\_\_\_\_ s'est acquitté d'une avance de frais de 440 fr. pour la procédure de conciliation, puis a été mis au bénéfice de l'assistance judiciaire pour la procédure de première instance. A\_\_\_\_\_ AG a versé une avance de 7'660 fr. pour les frais d'expertise et des frais d'interprète.

**r.** Aux termes du jugement entrepris, le Tribunal a retenu, en fait, que :

- il n'était pas établi que la photographie produite par A\_\_\_\_\_ AG sous PJ3 page 6 (photographie du boîtier de commande, sur laquelle le bouton-poussoir n'apparaissait pas appuyé) avait été prise par la SUVA et non par elle-même dans son atelier de réparation, que, dans leur rapport d'accident, les enquêteurs de la SUVA ne faisaient pas mention de ce qu'ils auraient trouvé (et photographié) le bouton-poussoir de commande de la ridelle en position haute "close", alors qu'ils n'auraient pas manqué de le souligner si tel avait été le cas, et qu'ils avaient conclu qu'il n'était pas possible d'établir si C\_\_\_\_\_ avait effectivement ouvert la ridelle, si c'était son système d'ouverture qui n'avait pas fonctionné ou si elle s'était refermée suite à la chute de la benne dans le fossé, et que le chauffeur ayant enlevé le camion accidenté le lendemain de l'accident avait déclaré avoir constaté

que le bouton-poussoir de commande était enfoncé en position basse d'ouverture de la ridelle,

- l'on ne pouvait déduire des diverses photographies du camion dans sa position finale prises par la police ou la SUVA après l'accident quelle avait été exactement la position initiale du camion avant qu'il ne soit tiré vers le haut dans un mouvement de bascule en arrière, puis retombe et rebondisse sur le sol, en particulier quelle était sa distance précise de la bordure de la zone de déversement et si le tassement ou la fracture avec effondrement partiel du terrain en bordure de fossé de déversement et l'enfoncement et le porte-à-faux partiels des roues arrières du camion sur cette bordure étaient préexistants à l'accident ou avaient été causés par celui-ci, étant rappelé que, dans leur rapport d'accident, les enquêteurs de la SUVA avaient conclu qu'il n'était pas possible de déterminer si ce tassement/fracture du sol sous les dernières roues et leur porte-à-faux partiel sur la bordure du fossé s'étaient produits lors du levage de la benne ou lorsque le camion s'était cabré et qu'ils n'avaient ni retenu ni même mentionné la possibilité que ce tassement/fracture du sol sous les dernières roues et leur porte-à-faux partiel sur la bordure du fossé aient pu préexister à l'immobilisation du camion avant déchargement, et

- la pièce PJ8 produite et établie par A\_\_\_\_\_ AG (cf. *supra* let. C.m.) était dépourvue de force probante et n'était pas de nature à établir que, même avec la benne inclinée au maximum (en principe à 50°) à pleine charge (23,7 tonnes) et même en surcharge (de 3,2 tonnes), le camion bien positionné sur un sol plat et stable n'aurait jamais pu basculer en arrière, étant relevé que A\_\_\_\_\_ AG n'avait en tout état pas allégué que le sol tassé/fracturé sous les dernières roues du camion aurait suffi, sans l'absence concomitante de vidage de la (sur-) charge de terre lors du levage de la benne, à soulever le camion dans un mouvement de bascule en arrière.

Par appréciation des preuves, le Tribunal a tenu pour établi ou hautement probable que :

- avant l'accident, le camion-benne était immobilisé et correctement positionné, en proche bordure du fossé de déversement, sur l'aire de déchargement aplanie et durcie préparée à cette fin par l'exploitant de la gravière,

- pendant l'opération (de tentative) de déchargement, la cargaison de 26,9 tonnes de terre (dont 3,2 tonnes en surcharge) était restée contenue dans la benne sans jamais s'en déverser au fur et à mesure de son levage,

- au fur et à mesure et par l'effet du levage de la benne, son propre poids de 3,2 tonnes et celui de sa cargaison (26,9 tonnes) s'était progressivement transféré, et son centre de gravité déplacé, vers et sur les dernières roues (cinquième essieu) du camion,

- par cet accroissement, tendant progressivement vers 30 tonnes, du poids sur les dernières roues du camion, la portion du sol les supportant en proche bordure du fossé de déversement s'était tassée/fracturée et partiellement effondrée dans le fossé,

- les dernières roues du camion avaient ainsi été privées d'un appui suffisant sur le sol, dans lequel elles s'étaient enfoncées de quelques dizaines de centimètres en proche bordure du fossé, qui s'était partiellement effondrée,

- par l'effet de cette perte d'appui et d'assise au sol des dernières roues du camion, le nouveau point d'appui/axe de bascule potentiel du camion sur le sol s'était déporté sur ses avant-dernières roues (quatrième essieu),

- alors que la benne chargée continuait de se lever, son poids et son centre de gravité s'étaient progressivement déportés vers l'arrière et au-delà du nouveau point d'appui/axe de bascule constitué par les avant-dernières roues du camion,

- avant que la benne n'ait atteint son inclination maximale (en principe de 50°), la force exercée par son poids au-delà et en arrière du point d'appui/axe de bascule des avant-dernières roues du camion avait dépassé celle exercée en-deçà par le reste du poids du camion,

- dès cet instant, l'avant du camion-benne, par l'effet du poids de la benne chargée et la force au sens propre des choses, avait décollé du sol depuis le point d'appui de ses avant-dernières roues, dans un mouvement de bascule en arrière, et

- irréversible dès que commencé, le décollage de l'avant du camion-benne n'avait été interrompu, alors qu'il se trouvait presque à la verticale, que par le décrochage de la benne chargée, ce qui l'avait fait retomber en avant et rebondir sur le sol.

Pour le premier juge, l'enchaînement causal ci-dessus montrait que l'absence de déversement de la cargaison de terre avait constitué, avec le tassement/fracture du sol sous les dernières roues du camion en cours de levage de la benne, une des causes *sine qua non* de l'accident, dès lors que :

- si la charge de terre s'était vidée au fur et à mesure du levage de la benne, le sol supportant les cinquièmes roues du camion ne se serait très probablement pas tassé ou fracturé en privant celles-ci d'assise et d'appui suffisants au sol, et

- cette perte d'appui au sol des cinquièmes roues du camion n'aurait à elle seule très probablement pas suffi à entraîner, sans l'absence concomitante de vidage de la charge de terre lors du levage de la benne, le décollage de l'avant du camion.

Selon le Tribunal, la cause de l'absence de déversement de la charge de terre au cours du levage de la benne résultait de manière hautement probable du fait que la

ridelle arrière de la benne n'avait pas été ou ne s'était pas ouverte avant et pendant le levage de la benne et probablement pas d'un éventuel "collage" de la cargaison de terre sur le fond et les bords de la benne au fur et mesure du levage de celle-ci.

Quant à l'absence d'ouverture de la ridelle arrière, avant et au fur et à mesure du levage de la benne, elle avait nécessairement résulté de l'une des causes suivantes, dont aucune n'avait été établie ou rendue plus probable que les autres :

- le bouton-poussoir commandant l'ouverture de la ridelle n'avait pas du tout été actionné,
- il avait été actionné, mais pas suffisamment enfoncé pour se bloquer et se maintenir en position basse "open" d'ouverture de la ridelle,
- il avait été suffisamment et correctement enfoncé, mais le système électrique de commande d'ouverture de la ridelle n'avait pas fonctionné, ou
- il avait été correctement enfoncé et le système électrique de commande avait fonctionné, mais le système hydraulique d'ouverture de la ridelle n'avait pas fonctionné.

Sur cette base, le Tribunal a considéré qu'en tout état et quel qu'en soit le motif, l'absence d'ouverture de la ridelle arrière, avant et pendant le levage de la benne chargée, avait constitué la cause première et *sine qua non* de l'accident, lequel ne se serait pas produit :

- de manière certaine, si la commande et le système de levage de la benne avaient été couplés et asservis à ceux d'ouverture de la ridelle arrière, de telle sorte à ne pas permettre le levage de la benne sans ouverture de la ridelle,
- de manière très probable, si le boîtier de commande de la benne ou la cabine du camion avaient été équipés d'une alarme avertissant le chauffeur de l'absence d'ouverture de la ridelle pendant le levage de la benne, et
- de manière probable, si le boîtier de commande n'avait pas été placé dans la cabine du camion, contraignant le chauffeur à y rester assis sans pouvoir vérifier l'ouverture de la ridelle et le déversement de la cargaison pendant le levage de la benne.

Enfin, le risque de bascule en arrière du camion-benne pour cause d'absence de déversement de sa cargaison en cours de levage de la benne était anticipé et connu de A\_\_\_\_\_ AG, qui avait produit un manuel d'utilisation de ses bennes (lequel ne correspondait pas au boîtier de commande de la benne qu'elle avait installé et

n'était pas celui, non produit et de teneur non établie, qu'elle avait livré avec sa benne), dans lequel :

- elle insistait sur la nécessité que la ridelle arrière soit effectivement ouverte avant le levage de la benne et que le chargement s'en déverse au fur et mesure de son inclination,
- elle enjoignait de toujours s'assurer, avant et pendant le levage de la benne, de l'ouverture de la ridelle arrière et du déversement de son chargement (ce que le chauffeur, assis sur le siège conducteur, ne pouvait précisément pas vérifier), et
- elle soulignait un risque important d'instabilité et de renversement du camion si le chargement restait dans la benne en cours d'inclination lors d'une opération de sablage.

s. Sur cette base, le Tribunal a considéré, en droit, que l'accident résultait en premier lieu du fait que, pour une raison non élucidée (erreur humaine ou défaillance technique), la ridelle arrière de la benne basculante était restée fermée avant et pendant le levage de la benne, empêchant ainsi la cargaison de terre de s'en déverser au fur et à mesure de son inclination et causant ainsi le décollage de l'avant du camion-benne dans un mouvement de bascule en arrière. A\_\_\_\_\_ AG connaissait ce danger de décollage de l'avant du camion en cas non-ouverture de la ridelle arrière pendant le levage de la benne chargée. La benne n'était toutefois dotée d'aucun dispositif empêchant qu'elle soit levée sans ouverture de la ridelle, ni d'une alarme avertissant le chauffeur de la non-ouverture de celle-ci pendant le levage de la charge de celle-là. Il n'était pas établi que le manuel d'utilisation livré avec la benne ait comporté une mise en garde appropriée ou des instructions préventives à ce sujet. Ainsi propre à faire basculer le camion en arrière, la benne basculante n'offrait pas le degré de sécurité que pouvait légitimement attendre un chauffeur de camion-benne moyen. Ce défaut de sécurité procédait d'un défaut de conception (non-asservissement du levage de la benne à l'ouverture effective de la ridelle; absence d'alarme avertissant de la non-ouverture de celle-ci lors du levage de la benne chargée), ainsi que d'un défaut de présentation de la benne et de son boîtier de commande (absence de mises en garde ou d'instructions préventives relatives au danger de non-ouverture de la ridelle en cours de levage de la benne chargée).

Le décollage de l'avant du camion-benne avait également été causé par le tassement/fracture du sol de la gravière sous ses dernières roues, les privant ainsi d'un appui suffisant au sol. Mais cette circonstance n'était pas imputable à C\_\_\_\_\_, moins encore à une utilisation gravement fautive, manifestement non-conforme, déraisonnable ou abusive du camion-benne, susceptible d'exonérer le fabricant de sa responsabilité. Elle n'était pas non plus interruptive du lien de causalité (adéquate) entre le défaut de sécurité de la benne retenu et le décollage

du camion. Ce tassement/fracture du sol sous les dernières roues du camion-benne s'était précisément produit parce que la non-ouverture de la ridelle avait empêché la charge de terre de se vider en cours de levage de la benne. Cette perte consécutive d'appui au sol des dernières roues du camion n'aurait à elle seule pas suffi, sans l'absence concomitante de vidage de la charge de terre, à faire décoller l'avant du camion. Il n'était d'ailleurs pas établi que, toutes choses égales par ailleurs, ce décollage ne se serait pas produit sur un sol parfaitement dur et stable, soit sans tassement/fracture du sol sous les dernières roues du camion. Le Tribunal a relevé qu'un camion-benne était destiné à opérer des chargements et déchargements de terre, comme en l'espèce, sur des chantiers de construction ou des gravières, à savoir sur des terrains plus ou moins carrossables, aplanis et durcis, mais ne présentant et ne garantissant généralement pas, à l'instar de la gravière de l'espèce, une surface et un revêtement parfaitement fermes, durs, stables et horizontaux. Il n'y avait ainsi rien d'imprévisible ni d'extraordinaire à ce que le sol de l'aire de déchargement de la gravière en bordure du fossé de déversement, par l'effet des quelques 30 tonnes du poids de la benne chargée en voie d'inclination maximale, se soit partiellement tassé/fracturé sous les dernières roues du camion.

Ces considérations étaient transposables au fait que la cargaison de terre sur le camion-benne, chargée par un tiers, présentait une surcharge de 3,2 tonnes sur les 40 tonnes autorisées du poids total du camion. Difficilement évitable dès lors que le camion et la benne n'étaient dotés d'aucun dispositif permettant au chauffeur de vérifier le poids de la cargaison chargée et transportée, une surcharge de celle-ci ne pouvait guère être qualifiée d'imprévisible ou d'exceptionnelle. Pour autant qu'elle puisse être reprochée à l'intimé, elle ne procédait pas d'une utilisation gravement fautive, manifestement non-conforme, déraisonnable ou abusive du camion-benne, susceptible d'exonérer le fabricant de sa responsabilité. Elle ne paraissait d'ailleurs pas avoir eu une incidence déterminante dans le déroulement de l'accident et, en tout état, ne pouvait être retenue comme interruptive du rapport de causalité (adéquate) entre le défaut de sécurité de la benne et le décollage du camion.

**t.** S'agissant de l'action à l'encontre de B\_\_\_\_\_, le Tribunal a considéré, en droit, que le décollage de l'avant du camion-benne s'était produit immédiatement après l'immobilisation du véhicule (avec son moteur thermique resté allumé pour alimenter en énergie les systèmes hydrauliques de levage et d'ouverture de la benne), en raison de la non-ouverture (en raison d'un défaut de sécurité) de la ridelle arrière en cours de levage de la benne chargée.

Les lésions corporelles subies par le chauffeur avaient été causées par l'énergie cinétique générée par la vitesse de chute et le rebond du poids du camion sur le sol après son décollage, dès lors qu'un camion-benne intégrait par définition une benne basculante avec laquelle il formait une unité matérielle et fonctionnelle.

---

Tant d'un point de vue mécanique que par destination, le fonctionnement et l'utilisation d'une benne basculante apparaissaient indissociables de ceux d'un camion-benne. L'accident considéré dans son ensemble avait ainsi résulté, à tout le moins de manière médiate, d'un danger spécifique créé par la mise en action des organes mécaniques du camion-benne, en particulier par ses systèmes de levage et d'ouverture de la benne. Il importait peu que ce danger se soit *in casu* concrétisé alors que le camion-benne venait d'être immobilisé et il aurait aussi bien pu survenir, par exemple lors d'une opération de sablage, avec le camion-benne roulant à faible allure.

Le défaut (de sécurité) du camion-benne excluait une exonération de la responsabilité de son détenteur. L'incidence sur la fixation de l'indemnité des fautes concomitantes que l'assureur imputait au chauffeur – soit les mêmes que celles que lui imputait le producteur, mais parmi lesquelles seul le défaut de port de sa ceinture de sécurité semblait *prima facie* avoir pu revêtir un rôle causal dans les lésions subies par le lésé – devait être examinée, s'il y avait lieu, à un stade ultérieur du procès.

**u.** En appel, A\_\_\_\_\_ AG a reproduit dans son mémoire une partie des photographies prises par la SUVA, parmi lesquelles figure celle du boîtier de commande produite sous PJ3 page 6 (ad 19 de l'acte d'appel). Il n'est pas contesté que cette dernière photographie a été prise par les enquêteurs de la SUVA le jour de l'accident.

## **EN DROIT**

**1.** **1.1** Le jugement entrepris ayant été communiqué aux parties avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025, la présente procédure d'appel demeure régie par l'ancien droit de procédure (art. 404 al. 1 et 405 al. 1 CPC), sous réserve des dispositions d'application immédiate énumérées à l'art. 407f CPC.

**1.2** L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance, dans les causes non patrimoniales ou dont la valeur litigieuse, au dernier état des conclusions devant l'autorité inférieure, est supérieure à 10'000 fr. (art. 308 al. 1 let. a et al. 2 CPC).

Une décision est finale, au sens de l'art. 236 CPC, lorsqu'elle met fin à la procédure, que ce soit par une décision au fond, pour un motif tiré du droit matériel, ou par une décision d'irrecevabilité, pour un motif de procédure. La décision partielle, soit celle qui statue, de manière finale, sur un ou plusieurs chefs d'une demande, mais renvoie l'examen d'un ou plusieurs autres à une décision ultérieure (ATF 132 III 785 consid. 2), est assimilée à une décision finale, dès lors qu'elle met un terme à l'instance relativement aux demandes concernées, mais non à la procédure (l'instance perdure à raison de la partie non tranchée du litige). Le jugement partiel est attaquant immédiatement (ATF 135 III 212 consid. 1.2;

---

JEANDIN, CR-CPC, n. 8 ad art. 308 CPC; HOHL, Procédure civile, Tome II, 2010, n. 2336).

La valeur litigieuse étant, en l'espèce, supérieure à 10'000 fr., les appels, motivés et formés par écrit dans un délai de trente jours à compter de la notification de la décision, sont recevables (art. 130, 131, 145 al. 1 let. c et 311 al. 1 CPC).

**1.3** Dirigés contre le même jugement et comportant des liens étroits, les appels seront traités dans la même décision (art. 125 let. c CPC).

A\_\_\_\_\_ AG sera ci-après désignée en qualité d'appelante n°1 et B\_\_\_\_\_ en qualité d'appelante n°2 ou de l'assurance.

**1.4** L'intimé n'a pas pris de conclusions formelles dans ses réponses aux appels. Toutefois, dans la mesure où les conclusions doivent être interprétées selon le principe de la confiance, à la lumière de la motivation de l'acte (ATF 137 III 617 consid. 6.2; arrêt du Tribunal fédéral 4A\_274/2020 du 1er septembre 2020 consid. 4) et qu'il ressort clairement de la motivation de ses réponses qu'il adhère au dispositif de la décision entreprise, il sera considéré comme ayant conclu à la confirmation du jugement.

**1.5** La Cour revoit la cause avec un plein pouvoir d'examen (art. 310 CPC). En particulier, elle contrôle librement l'appréciation des preuves effectuée par le juge de première instance (art. 157 CPC en relation avec l'art. 310 let. b CPC). Elle applique en outre la maxime des débats et le principe de disposition (art. 55 al. 1 et 58 al. 1 CPC).

En vertu de la présomption de l'art. 150 al. 1 CPC, il est admissible dans le cadre de la maxime des débats de considérer comme non contestés les faits retenus dans la décision attaquée s'ils ne sont pas critiqués par l'appelant (TAPPY, Les voies de droit du nouveau code de procédure civile, *in* JT 2010 III 126, p. 137; REETZ/THEILER, Kommentar zur Schweizerischen Zivilprozessordnung, 2013, n. 38 ad art. 311 ZPO).

**1.6** Les parties ont produit la même pièce nouvelle et formulé de nouveaux allégués de fait y relatifs.

**1.6.1** Selon l'art. 317 al. 1 CPC, les faits et moyens de preuve nouveaux ne sont pris en considération devant la Cour que s'ils sont invoqués ou produits sans retard (let. a) ou s'ils ne pouvaient l'être devant la première instance, bien que la partie qui s'en prévaut ait fait preuve de la diligence requise (let. b). Ces conditions sont cumulatives (ATF 144 III 349 consid. 4.2.1).

Les faits notoires n'ont ni à être allégués ni à être prouvés. Pour être notoire, un fait ne doit pas être constamment présent à l'esprit; il suffit qu'il puisse être

---

contrôlé par des publications accessibles à chacun (ATF 143 IV 380 consid. 1.1.1; 135 III 88 consid. 4.1; 134 III 224 consid. 5.2). Les faits notoires sont soustraits aux restrictions, respectivement aux interdictions, des nova prévues par la loi (arrêts du Tribunal fédéral 5A\_719/2018 du 12 avril 2019 consid. 3.2.1 et 5A\_610/2016 du 3 mai 2017 consid. 3.1).

En ce qui concerne les informations figurant sur internet, le Tribunal fédéral a précisé que seules les informations bénéficiant d'une "empreinte officielle" (par ex: Office fédéral de la statistique, inscriptions au registre du commerce, cours de change, horaire de train des CFF, etc.) peuvent en principe être considérées comme notoires (ATF 143 IV 380 consid. 1.2).

Dans l'arrêt 2D\_46/2018 du 13 mai 2019 consid. 4.4, le Tribunal fédéral a, en particulier, considéré comme des faits notoires les directives de sécurité émises par la SUVA disponibles sur le site internet [www.suva.ch](http://www.suva.ch).

**1.6.2** En l'occurrence, la pièce nouvelle produite par les parties - qui consiste en la liste de contrôle de la SUVA en matière de chargement et déchargement des conteneurs et des bennes, disponible sur le site internet [www.suva.ch](http://www.suva.ch) - porte sur des faits notoires et est recevable, de même que les nouveaux allégués de fait qui s'y rapportent.

2. L'appelante n°1 conteste devoir répondre, en sa qualité producteur, du dommage causé à l'intimé résultant de l'accident du 5 juillet 2012.

Les appelantes reprochent toutes deux au Tribunal d'avoir constaté de manière inexacte et d'avoir mal apprécié certains faits, ce qui l'aurait conduit à retenir, à tort, l'existence d'un défaut au sens de la LRFP du camion-benne.

Elles soutiennent, en premier lieu, que le premier juge aurait retenu à tort que le bouton-poussoir aurait été actionné par l'intimé sur la base des déclarations du témoin H\_\_\_\_\_, contredites par la photographie de la SUVA prise le jour de l'accident (PJ3 pages 6); au vu des éléments de fait à disposition, il ne pouvait qu'être retenu que l'intimé n'avait pas commandé l'abaissement de la ridelle; les hypothèses avancées par le Tribunal n'avaient pas été alléguées et ne reposaient sur aucun élément factuel.

De plus, le Tribunal aurait dû retenir que le camion avait été placé sur un terrain instable ou pas suffisamment durci. Elles en veulent pour preuve les déclarations de l'intimé lui-même (selon lesquelles l'essieu arrière commençait légèrement à s'enfoncer avant la manœuvre), l'analyse et calculs confirmés par le représentant de l'appelante n°1 en audience (selon lesquels le camion ne pouvait se cabrer que si le dernier essieu n'avait pas d'appui sur le sol et/ou se trouvait dans le vide et que, sur sol plat, même en extension maximale du vérin avec un angle de 50° et un surpoids de 3,2 tonnes, un poids de 12,99 tonnes pesait toujours sur le vérin et

que cela ne pouvait pas arracher la benne ou faire cabrer le véhicule) et celles du témoin J\_\_\_\_\_ (qui aurait, selon elles, laissé entendre que le camion était trop proche du fossé). Le premier juge n'aurait pas dû retenir que, si la ridelle avait été ouverte et si la benne s'était vidée progressivement, le sol ne se serait très probablement pas tassé; si la terre avait été suffisamment solide, elle ne se serait pas enfoncée et l'accident ne serait pas survenu.

Les appelantes reprochent au Tribunal d'avoir retenu que l'intimé aurait interrompu la manœuvre peu avant d'atteindre la position haute maximale sur les seules déclarations du chauffeur. Elles soutiennent que, si tel avait été le cas, le camion ne se serait pas cabré, même sur le terrain instable en question, et que l'intimé n'aurait donc pas interrompu sa manœuvre. Elles en veulent pour preuve les constatations de l'expert, lequel s'est notamment appuyé sur la pièce PJ8 (laquelle n'était donc pas dénuée de force probante) et a retenu que le camion n'aurait pas basculé si le camion s'était trouvé à l'horizontale au moment de l'inclinaison maximum.

De même, les consignes de sécurité figurant dans les manuels d'utilisation correspondaient à celles connues de tout chauffeur professionnel et ressortant des prescriptions notoires de la SUVA. Le fait que C\_\_\_\_\_ ait lu ou non le manuel d'utilisation qui avait été livré avec le camion n'était pas pertinent, car il utilisait le véhicule depuis plusieurs semaines et devait nécessairement connaître ces prescriptions élémentaires.

Selon elles, l'enchaînement causal retenu par le Tribunal (à savoir que la cause première et *sine qua non* de l'accident était l'absence d'ouverture de la ridelle avant et pendant le levage de la benne) serait complètement erroné et en contradiction avec les conclusions de l'expert, dont il ressortait qu'aucun défaut n'avait été constaté par ce dernier, que la cause première et *sine qua non* de l'accident serait le manque d'assise sous le cinquième essieu et que, même sans ce manque d'assise, l'accident n'aurait pas eu lieu si l'intimé avait ouvert la ridelle arrière ou si le poids réglementaire de 40 tonnes avait été respecté ou si l'intimé avait surveillé la manœuvre et l'avait interrompue avant l'inclinaison maximale de la benne à 50°.

Par ailleurs, le Tribunal ne pouvait pas non plus parvenir aux conclusions – lesquelles n'avaient été ni invoquées par l'intimé ni discutées en première instance - que l'accident ne se serait pas produit si des dispositifs de sécurité complémentaires avaient été mis en place (levage de la benne impossible sans ouverture de la ridelle, absence d'ouverture de la ridelle signalée par une alarme ou boîtier de commande non placé dans le camion). En effet, les appelantes font valoir qu'il n'existerait aucune norme technique en ce sens, que cela ne constitue pas un défaut, que la benne devrait parfois être levée avec la ridelle fermée pour que la répartition correcte de certains matériaux soit vérifiée, que le boîtier de

commande disposait déjà d'un témoin lumineux, que l'existence d'une alarme n'aurait rien changé puisqu'elle supposait que le bouton ait été appuyé, ce qui n'avait pas été le cas, et que l'emplacement du boîtier de commande dans la cabine était nécessaire dans les situations où la benne devait être actionnée en avançant le camion et était conforme aux règles de sécurité de la SUVA.

Les appelantes reprochent ainsi au Tribunal de s'être écarté sans justes motifs des conclusions de l'expert et considèrent que l'intimé, qui était un chauffeur de camion expérimenté, avait violé plusieurs règles élémentaires de sécurité (terrain instable, non-ouverture de la ridelle, surcharge du camion et non-interruption de la manœuvre avant l'inclinaison maximale), que l'accident avait été causé par l'absence d'appui sous le 5<sup>ème</sup> essieu et que la benne ne présentait aucun défaut.

**2.1** Selon l'art. 1 al. 1 de la Loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits (LRFP), le producteur répond du dommage lorsqu'un produit défectueux cause notamment des lésions corporelles à une personne. On entend notamment par produit toute chose mobilière même si elle est incorporée dans une autre chose mobilière (art. 3 let. a LRFP) et, par producteur, en particulier le fabricant d'un produit fini ou d'une partie composante (art. 2 al. 1 let. a LRFP). Le produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances, soit notamment de sa présentation et de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu (art. 4 al. 1 let. a et b LRFP).

Le défaut au sens de la LRFP se rapporte au niveau de sécurité du produit, et non pas à l'aptitude du produit à l'usage; la notion ne correspond ainsi pas à celle du défaut en matière de responsabilité contractuelle. Cela découle du but de la responsabilité du fait des produits, qui tend à protéger le consommateur contre les dommages causés à sa santé ou à ses biens par un produit défectueux. La sécurité attendue dans un cas donné s'apprécie de manière objective, en fonction des attentes du consommateur moyen. Il appartient au lésé de prouver le défaut. Même si parfois une preuve stricte n'est pas possible ou ne peut être raisonnablement exigée, il n'en découle pas un renversement du fardeau de la preuve au détriment du producteur (ATF 137 III 226 consid. 3.2).

La présentation du produit au sens de l'art. 4 al. 1 let. a LRFP comprend notamment les instructions fournies par le producteur. L'attention du consommateur doit être clairement attirée sur les dangers prévisibles liés à l'utilisation du produit, ainsi que sur la manière de prévenir tout dommage. On entend par sécurité suffisante compte tenu de l'usage qui peut en être raisonnablement attendu au sens de l'art. 4 al. 1 let. b LRFP non seulement l'utilisation conforme au but et aux prescriptions d'utilisation du produit, mais également un éventuel usage non conforme ou une manipulation fautive prévisibles avec lesquels le producteur doit raisonnablement compter. En

revanche, la responsabilité du producteur n'entre pas en ligne de compte en cas d'utilisation manifestement déraisonnable, gravement fautive ou abusive du produit (ATF 133 III 81 consid. 3.1 et les réf. cit.).

L'on distingue généralement les défauts selon leur origine. Il y a défaut de fabrication (*Fabrikationsfehler*) lorsqu'une erreur intervient dans le processus de fabrication d'un produit en soi bien conçu. Il y a défaut de conception (*Konstruktionsfehler*) lorsque, tel qu'il a été conçu, le produit comporte une propriété qui le rend dangereux en cas d'utilisation conforme à son but ou en cas d'un autre usage auquel le producteur devait raisonnablement s'attendre. Le défaut de présentation (*Instruktionsfehler*) affecte le produit qui n'est pas assorti d'une information appropriée sur les risques qu'il fait courir au consommateur (ATF 133 III 81 consid. 3.1 et les réf. cit.).

**2.2** Un droit à la preuve par expertise existe lorsque l'expertise apparaît comme le seul moyen de preuve adéquat, en particulier lorsque le juge n'est pas à même de résoudre, sur la base de ses propres connaissances, la question qui lui est soumise. L'expert judiciaire a alors pour tâche d'informer le juge sur des règles d'expérience ou sur des notions relevant de son domaine d'expertise, d'élucider pour le tribunal des questions de fait dont la vérification et l'appréciation exigent des connaissances spéciales - scientifiques, techniques ou professionnelles - ou de tirer, sur la base de ces connaissances, des conclusions sur des faits existants; il est l'auxiliaire du juge, dont il complète les connaissances par son savoir de spécialiste (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_599/2019 du 1<sup>er</sup> mars 2021 consid. 6.1).

Le juge apprécie librement la force probante d'une expertise. Dans le domaine des connaissances professionnelles particulières, il ne peut toutefois s'écarter des conclusions de l'expert que pour des motifs importants qu'il lui incombe d'indiquer, par exemple lorsque le rapport d'expertise présente des contradictions ou attribue un sens ou une portée inexacts aux documents et déclarations auxquels il se réfère. Il appartient dès lors au juge d'examiner, au regard des autres preuves et des observations des parties, si des objections sérieuses viennent ébranler le caractère concluant de l'expertise. Lorsque les conclusions de l'expertise judiciaire se révèlent douteuses sur des points essentiels, le juge est tenu de recueillir des preuves complémentaires pour dissiper ses doutes, notamment par un complément d'expertise ou une nouvelle expertise. A défaut, en se fondant sur une expertise non concluante, il pourrait commettre une appréciation arbitraire des preuves (ATF 146 IV 114 consid. 2.1; 142 IV 40 consid. 2.1.3; arrêt du Tribunal fédéral 5A\_381/2020 du 1<sup>er</sup> septembre 2020 consid. 4.1 et les réf. cit.).

Le juge ne doit pas placer ses connaissances au-dessus de celles, spécialisées, de l'expert, et ne doit pas se poser en arbitre d'un conflit d'opinions entre spécialistes, mais peut au contraire, sur les questions techniques, se fier à l'avis motivé de l'expert qu'il a désigné. Il peut en général se limiter à examiner des

---

questions formelles, comme l'existence de motifs de récusation de l'expert ou les contradictions manifestes dans l'expertise, et admettre que pour le reste, il incombe aux parties, dans le cadre de leur devoir de coopération, de remettre en cause les fondements de l'expertise en produisant une expertise privée (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_202/2014 du 18 février 2015 consid. 4.1).

**2.3** En l'espèce, le Tribunal a considéré que le décollage de l'avant du camion-benne avait été causé en premier lieu et de manière *sine qua non* par le fait que la ridelle arrière de la benne basculante était restée fermée avant et pendant le levage de la benne, empêchant ainsi la cargaison de terre de s'en déverser au fur et à mesure de son inclination et causant ainsi le décollage de l'avant du camion-benne dans un mouvement de bascule en arrière. Selon le premier juge, cette absence de déversement était elle-même la cause du tassement/fracture du sol, dès lors qu'elle avait provoqué le transfert du centre de gravité du camion sur le cinquième essieu et une perte d'appui au sol des dernières roues, alors que la surcharge de la benne n'avait pas joué un rôle déterminant.

Ce faisant, le Tribunal n'a cependant pas tenu compte d'éléments importants ressortant de la procédure. En effet, l'intimé a déclaré avoir reculé le camion-benne en direction de la zone de déchargement en surveillant dans son rétroviseur la progression de son dernier essieu et l'avoir stoppé au moment où il avait vu l'essieu arrière, à proximité de la bordure du fossé de déversement, s'enfoncer très légèrement sur le sol de la gravière. Si, selon le témoin H\_\_\_\_\_, le camion avait été positionné au "*bon endroit*" et de manière "*pas si mal que ça*", le témoin J\_\_\_\_\_, responsable de la gravière, a déclaré que le camion n'aurait normalement pas dû être si proche du bord et il ressort des photographies prises par la SUVA que la zone de déchargement n'était plus stabilisée par des galets dès et y compris le 4<sup>ème</sup> essieu du camion. Les inspecteurs de la SUVA ont évoqué différentes causes possibles de l'accident ("collage" du chargement, non-ouverture de la ridelle et tassement du terrain), mais n'ont pas été en mesure de déterminer l'impact de chacune sur le déroulement des événements. En revanche, l'expert judiciaire a constaté que, lors de l'opération de levage de la benne, le poids de celle-ci et celui de son chargement se transférait toujours vers l'arrière du camion en générant un poids accru sur son dernier essieu et que, sur un sol insuffisamment dur, un tel transfert pouvait très facilement causer un enfoncement de ses roues arrières, puis un basculement du camion en cours d'opération si la cargaison de terre ne se déversait pas de la benne au fur et à mesure de son levage (en raison d'un "collage" de terre à la benne et/ou de la non-ouverture de la ridelle). Dans le cas d'espèce, l'expert s'est prononcé en faveur d'une erreur humaine plutôt que d'une défectuosité et a conclu que la raison la plus probable du basculement du camion était à mettre sur un manque d'assise du dernier essieu du camion sur le sol (soutènement quasi ou totalement absent), et ce indépendamment de savoir si la ridelle était ouverte ou non au moment du basculement de la benne et si le chargement avait collé à la benne, ces deux

derniers éléments ne représentant que des facteurs aggravants, validant ainsi l'analyse et les calculs de l'appelante n°1 (selon lesquelles le camion ne pouvait se cabrer que si le dernier essieu n'avait pas d'appui sur le sol et/ou se trouvait dans le vide et que, sur sol plat, même en extension maximale du vérin avec un angle de 50° et un surpoids de 3,2 tonnes, un poids de 12,99 tonnes pesait toujours sur le vérin et que cela ne pouvait pas arracher la benne ou faire cabrer le véhicule; PJ8; *supra* EN FAIT C.m. et C.o). C'est ainsi à tort que le Tribunal n'a pas tenu compte de ces différents éléments de preuve et s'est écarté des conclusions de l'expert.

Au vu de ce qui précède, il convient de retenir que la cause première et *sine qua non* du basculement de l'avant du camion-benne réside dans le fait que le camion a été positionné trop près de la bordure de la zone de déversement et sur une terre insuffisamment dure, ce qui a provoqué un manque d'assise sous le cinquième essieu. La non-ouverture de la ridelle, l'éventuel "collage" de la terre à la benne et la surcharge du poids dans la benne n'ont pas été la cause première du basculement litigieux, mais ont pu aggraver le déséquilibre du véhicule causé par le défaut de soutien sous ses dernières roues.

En ce qui concerne la ridelle, l'intimé a déclaré avoir appuyé sur le bouton-poussoir avant de commander le levage de la benne. H\_\_\_\_\_ - qui est arrivé sur place le lendemain de l'accident et a déplacé le camion - a déclaré qu'en rallumant le camion, il aurait vu le bouton-poussoir activé. Ces déclarations sont cependant contredites par la photographie du boîtier de commande prise par la SUVA quelques heures après les événements, qui révèle de manière irréfutable que le bouton-poussoir n'était pas en position basse, ce que ledit témoin a lui-même constaté devant le Tribunal. S'il apparaît *a priori* peu probable que l'intimé - qui était un chauffeur expérimenté et maîtrisait l'utilisation du camion-benne pour l'avoir utilisé durant deux à trois semaines - ait oublié d'actionner l'ouverture de la ridelle et s'il aurait été pertinent d'instruire la question de savoir s'il fût possible que le bouton-poussoir ait pu revenir spontanément en position neutre par la violence du choc au moment de la chute de la cabine, cette hypothèse n'a toutefois pas été instruite, faute d'avoir été alléguée. Au vu des éléments de preuve à disposition, il doit ainsi être retenu qu'il n'a pas été établi que l'intimé aurait actionné la commande de baisse de la ridelle et que la ridelle ne se serait pas ouverte en raison d'un défaut technique.

Se pose la question de savoir si l'installation présentait un défaut de conception et/ou de présentation au sens de la LRFP. Contrairement à ce qu'a retenu le Tribunal, l'on ne saurait retenir l'existence d'un défaut de sécurité (constitutif d'un défaut de conception) résultant du non-asservissement du levage de la benne à l'ouverture effective de la ridelle et/ou de l'absence d'une alarme avertissant de la non-ouverture de la ridelle lors du levage de la benne. En effet, l'installation était déjà dotée d'un bouton-poussoir, lequel demeurait en position basse et disposait d'un témoin lumineux lorsqu'il était actionné, permettant en tout temps au

chauffeur de vérifier s'il avait effectivement commandé l'ouverture de la ridelle avant d'amorcer le levage de la benne. Si, de manière théorique, des dispositifs de sécurité supplémentaires auraient certes pu être installés et auraient permis d'éviter d'entamer la procédure de levage de la benne avec une ridelle par hypothèse fermée, de tels dispositifs ne sont toutefois imposés par aucune norme technique à la connaissance de la Cour et ni la SUVA ni l'expert n'ont fait état d'un manque de sécurité du produit par le fabricant à cet égard. Enfin, il n'est pas contesté que le fait que le boîtier de commande avait été installé et devait être utilisé dans la cabine est conforme aux normes de sécurité, tel que cela ressort des règles de sécurité de la SUVA.

L'on ne saurait non plus retenir l'existence d'un défaut de présentation de la benne et de son boîtier de commande résultant de l'absence de mises en garde ou d'instructions préventives relatives au danger de non-ouverture de la ridelle en cours de levage de la benne chargée. En effet, le manuel d'utilisation livré par l'appelante n°1 avec la benne se rapportait à une version ancienne du boîtier de commande, sur lequel l'ouverture de la ridelle s'effectuait avec un joystick. Il n'est pas contesté que cette divergence n'a cependant eu aucune influence sur l'accident litigieux compte tenu du fait que l'intimé était un chauffeur expérimenté, qu'il utilisait le camion-benne depuis deux à trois semaines et que, comme il l'a lui-même déclaré, il maîtrisait parfaitement son utilisation. Ledit manuel n'ayant pas été produit à la procédure, l'on ne sait s'il comportait une mise en garde ou des instructions préventives concernant le risque de basculement du camion lors de l'utilisation de la benne. Néanmoins, l'on ne saurait suivre le Tribunal en tant qu'il considère que l'(hypothétique) absence de telles indications n'offrait pas le degré de sécurité pouvant être légitimement attendu d'un chauffeur-moyen. En effet, l'intimé n'a jamais prétendu qu'il aurait été victime d'un défaut de mises en garde ou d'informations sur l'utilisation du camion-benne, qui aurait provoqué l'accident. Il n'a en particulier pas allégué qu'il aurait ignoré que le renversement est l'un des principaux dangers d'un camion-benne et que ce type de véhicule doit être arrêté sur une surface horizontale, assez solide et plate, de même qu'il est nécessaire d'ouvrir la ridelle arrière avant de lever la benne afin de déverser son chargement.

C'est ainsi à tort que le Tribunal a retenu l'existence d'un défaut de conception et d'un défaut de présentation du produit.

En l'absence de produit défectueux au sens de la LRFP, l'appelante n°1 ne saurait répondre du dommage causé à l'intimé résultant de l'accident du 5 juillet 2012.

3. L'appelante n°2 conteste devoir répondre, en sa qualité d'assurance en responsabilité civile automobile, dudit dommage.

**3.1** Elle soutient que l'art. 58 al. 1 et 2 LCR ne serait pas applicable, aux motifs que le véhicule n'aurait pas été à l'emploi au moment des faits litigieux et qu'il ne

s'agirait pas d'un accident de la circulation (puisque le véhicule était immobilisé). Elle se réfère notamment à l'arrêt publié aux ATF 114 I 381, dans lequel le Tribunal fédéral a nié l'emploi d'une faucheuse - couplée à un tracteur agricole et actionnée par le moteur de celui-ci -, dont les lames s'étaient détachées et avaient été projetées, considérant que l'accident était survenu à l'occasion de l'emploi et non par suite de l'emploi, que le dommage avait été causé par une lame faucheuse qui n'avait plus adhéré au plateau rotatif et que la vitesse réduite à laquelle roulait le tracteur n'avait joué aucun rôle dans la survenance de l'accident. L'appelante relève que, dans ce cas, le dommage n'était pas dû au déplacement (emploi) du tracteur, mais au fonctionnement (défectueux) d'une machine agricole. Elle se réfère également à l'arrêt 4A\_314/2022 du 24 janvier 2023 impliquant un véhicule automobile qui avait pris feu, affaire dans laquelle le Tribunal fédéral a considéré que le risque d'accident d'un véhicule était constitué par la vitesse et la masse du véhicule propulsé par le moteur, que l'incendie n'avait eu aucun rapport avec de tels dangers et qu'il n'y avait eu aucun déplacement et donc aucun emploi. L'appelante n°2 relève que la particularité d'un camion-benne serait de pouvoir circuler et effectuer des chargements/déchargements de cargaison (soit un travail spécifique à l'arrêt et sans rapport avec la circulation routière, tel que le ferait une grue qui ne peut pas se mouvoir), qu'il conviendrait de distinguer le "*risque de conduite*" relevant de la LCR et le "*risque de travail*" soumis aux art. 41 et ss CO, et qu'en l'espèce, le second risque serait à l'origine de l'accident.

**3.1.1** En vertu de l'art. 58 al. 1 LCR, si une personne est notamment blessée ou qu'un dommage est causé par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, son détenteur en est civilement responsable.

Il s'agit d'une responsabilité civile objective aggravée fondée sur le risque inhérent à l'emploi d'un véhicule à moteur. Le détenteur (ou son assureur de la responsabilité civile) répond du dommage causé indépendamment de toute faute de sa part (arrêts du Tribunal fédéral 4A\_353/2015 du 4 décembre 2015 consid. 2; 4A\_433/2013 du 15 avril 2014 consid. 4.1; WERRO, La responsabilité civile, 2017, p. 262, n. 901; BREHM, La responsabilité civile automobile, 2010, p. 2-3, n. 4 et 5).

Il appartient au lésé de prouver que son dommage a été causé par l'emploi du véhicule du tiers (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1; JT 2000 I 110; BREHM, op. cit., n. 398 ss).

Un véhicule est réputé en emploi chaque fois qu'un accident est dû à la réalisation d'un risque, inhérent à son fonctionnement et son utilisation, résultant de la mise en action de ses organes proprement mécaniques (en particulier son moteur de propulsion). Le risque d'emploi typique est celui généré par le cumul du poids et de la vitesse, soit par l'énergie cinétique, dégagés par un véhicule en mouvement propulsé par son moteur. Un véhicule peut toutefois également être à l'emploi

alors qu'il est immobile ou lorsqu'il se meut sans l'aide de son moteur propulsif : il suffit, pour qu'il y ait emploi, que l'accident considéré dans son ensemble résulte d'un danger spécifique créé, même de manière médiate, par le fonctionnement de ses organes mécaniques (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_314/2022 consid. 3 et les réf. cit.).

Lorsque la responsabilité du détenteur du véhicule est engagée, le lésé peut, dans la limite des montants prévus par le contrat d'assurance, intenter une action directe contre l'assurance responsabilité civile de ce dernier (art. 65 al. 1 LCR; légitimation passive de l'assurance), laquelle obéit aux mêmes conditions que celle contre le détenteur (ATF 127 III 580 consid. 2a, *in JT* 2002 I 626).

**3.1.2** En l'occurrence, le raisonnement du Tribunal à l'égard de la question de l'emploi du véhicule et de la légitimation passive de l'appelante n°2 qui en découle est exempt de toute critique. En effet, les lésions corporelles subies par l'intimé ont été causées par l'énergie cinétique générée par la vitesse de chute et le rebond du poids du camion sur le sol après son décollage. Ledit décollage s'était certes produit alors que le véhicule était immobilisé (avec son moteur thermique resté allumé pour alimenter en énergie les systèmes hydrauliques de levage et d'ouverture de la benne), raison pour laquelle l'appelante n°2 conteste que l'accident aurait été causé par suite de l'emploi du véhicule. Toutefois, un camion-benne est par essence composé d'une benne basculante et suppose son utilisation, de sorte que le véhicule et la benne forment une unité matérielle et fonctionnelle et que, tant d'un point de vue mécanique que par sa destination, le fonctionnement et l'utilisation d'une benne basculante apparaissent indissociables de ceux d'un camion-benne. La présente situation diffère de celle ayant fait l'objet de l'ATF 114 I 381 et l'arrêt 4A\_314/2022 du 24 janvier 2023 cités par l'appelante n°2, dès lors qu'*in casu*, la benne fait partie intégrante du camion, que le décollage a eu lieu lors de l'utilisation de la benne et que le décollage a été causé principalement par le positionnement du véhicule sur une zone insuffisamment stable, ce qui a eu pour conséquence de déplacer excessivement le centre de gravité du camion et de le déséquilibrer. Comme l'a à juste titre relevé le premier juge, l'accident aurait tout aussi bien pu se produire lors d'une opération de sablage avec le camion-benne roulant à faible allure si celui-ci s'était retrouvé sur une zone insuffisamment stable. Cela tend à démontrer que la question de l'immobilisation du véhicule n'est pas déterminante lors de la situation particulière de la mise en mouvement de la benne d'un camion-benne. Enfin, l'on conçoit mal que ces deux situations puissent être traitées de manière différente sous l'angle de l'art. 58 al. 1 LCR.

Par conséquent, c'est à raison que le Tribunal a considéré que l'accident a été causé par suite de l'emploi du véhicule et a constaté que l'appelante n°2 disposait de la légitimation passive en vertu de l'art. 65 al. 1 LCR et qu'elle pouvait, sur le

---

principe, être recherchée pour répondre du dommage causé à l'intimé par l'emploi du camion-benne lors de l'accident du 5 juillet 2012.

**3.2** L'appelante fait enfin valoir que, quand bien même le véhicule aurait été à l'emploi et l'art. 58 LCR serait applicable, elle devrait être libérée de sa responsabilité en raison d'une grave faute commise par le lésé.

**3.2.1** Le détenteur (ou son assureur de la responsabilité civile) est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident (art. 59 al. 1 LCR). Le cas fortuit ne libère pas le détenteur, pas plus que la faute propre légère ou moyenne du lésé (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1 et les réf. cit.).

Le détenteur ne peut être ainsi libéré qu'en cas de faute grave exclusive du lésé (ATF 124 III 182 consid. 4a ; arrêt du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1).

En d'autres termes, le détenteur qui entend s'exonérer de toute responsabilité doit parvenir à prouver l'une des trois preuves positives alternatives suivantes, à savoir que le préjudice a été causé soit par la force majeure, soit par la faute grave du lésé ou celle d'un tiers, ainsi que les deux preuves négatives cumulatives que sont l'absence de faute dudit détenteur, du conducteur ou de l'auxiliaire et l'absence de défectuosité du véhicule. A défaut, il faut en conclure qu'il est responsable du sinistre (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1).

Lorsque le conducteur n'est pas le détenteur du véhicule et qu'il est blessé dans l'accident, sa position à l'égard du détenteur sera celle d'un non-détenteur lésé (à savoir d'un tiers) : s'il a commis une faute grave, le détenteur peut se libérer à son égard en invoquant l'art. 59 al. 1 LCR (BREHM, op. cit., n. 449).

La faute lourde d'un tiers interrompt le lien de causalité adéquate entre l'emploi du véhicule à moteur et les suites d'un accident non seulement lorsque le tiers fautif est lésé, mais aussi lorsqu'il est lésant du détenteur (ATF 85 II 516/520-521, in JT 1960 I 442 no 39). La faute du tiers est lourde, lorsqu'elle est intentionnelle, lorsqu'elle constitue un dol éventuel ou – ce qui est le plus fréquent dans le trafic de véhicules automobiles – si elle revêt la forme d'une négligence grave (BREHM, op. cit., n. 434).

D'une manière générale, commet une faute grave celui qui viole les règles élémentaires de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée dans la même situation (ATF 128 III 76, consid. 1b; 119 II 443 consid. 2a; arrêt du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1).

Plusieurs fautes cumulées, simultanées ou successives d'un même conducteur (ou de plusieurs auxiliaires dont un seul détenteur répond) peuvent être qualifiées collectivement de "faute grave" (BREHM, op. cit., n. 450).

Le fardeau de la preuve incombe au détenteur (ou de l'assurance) qui entend s'exonérer de sa responsabilité (arrêts du Tribunal fédéral 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1; 4A\_270/2011 du 9 août 2011 consid. 3.2).

**3.2.2** Les véhicules ne doivent pas être surchargés (art. 30 al. 2 *ab initio* LCR). Le conducteur doit s'assurer que le véhicule et son chargement répondent aux prescriptions (art. 57 al. 1 OCR).

**3.2.3** *In casu*, l'intimé a positionné son véhicule sur un terrain insuffisamment solide en bordure d'un fossé de déversement et il n'est pas parvenu à établir qu'il avait commandé l'ouverture de la ridelle arrière.

Si ce n'est qu'en arrivant à la gravière qu'il a pu peser son camion, il n'en demeure pas moins qu'il était responsable de son chargement et de la surcharge de celui-ci, qu'en apprenant celle-ci, il aurait dû redoubler de vigilance et que cette négligence, si elle n'a certes pas été déterminante, a néanmoins contribué à provoquer l'accident.

A cela s'ajoute le fait que l'intimé n'était pas attaché avec sa ceinture de sécurité, ce qui a contribué à mettre en danger son intégrité physique.

S'agissant de la question de savoir si l'intimé aurait dû inverser sa manœuvre et commander la baisse de la benne en plaçant le joystick en position basse bloquée (au lieu de seulement arrêter le levage en plaçant le joystick en position neutre), l'on ne sait si les circonstances le lui auraient physiquement permis au moment où se sont déroulés les événements litigieux et si cette démarche aurait contribué à arrêter le basculement du camion, à éviter l'accident ou à en diminuer les conséquences.

Il ressort de ce qui précède que l'intimé, qui était un chauffeur de camion expérimenté, a violé plusieurs règles élémentaires de sécurité et a fait preuve d'une certaine négligence. Faisant usage de son pouvoir d'appréciation, la Cour considère cependant que les agissements de l'intimé ne présentent pas une gravité telle qu'elle serait susceptible de rompre le lien de causalité et constituer une faute grave exclusive.

Les conditions de la preuve libératoire au sens de l'art. 59 al. 1 LCR ne sont ainsi pas réalisées.

**3.3** Par conséquent, c'est à raison que le Tribunal a considéré que l'accident a été causé par suite de l'emploi du véhicule et a constaté que l'appelante n°2 disposait

---

de la légitimation passive en vertu de l'art. 65 al. 1 LCR et qu'elle pouvait être recherchée pour répondre du dommage causé à l'intimé par l'emploi du camion-benne lors de l'accident du 5 juillet 2012.

Il appartiendra au Tribunal d'apprécier les conséquences des fautes concomitantes commises par l'intimé.

Partant, le chiffre 2 du dispositif du jugement entrepris sera confirmé.

4. Les frais - qui comprennent les frais judiciaires et les dépens (art. 95 al. 1 CPC) - sont mis à la charge de la partie qui succombe (art. 106 al. 1 1ère phrase CPC).

**4.1** Lorsque la Cour statue à nouveau, elle se prononce sur les frais de la première instance (art. 318 al. 3 CPC, applicable par analogie à l'instance de recours lorsque celle-ci réforme la décision précédente; JEANDIN, CR-CPC, 2019, n°9 ad art. 327 CPC).

La quotité des frais judiciaires (composés des frais de conciliation, des frais d'interprètes, des frais de l'expertise judiciaire et de l'émolument de la décision entreprise) et des dépens de première instance – arrêtés par le Tribunal respectivement à 11'135 fr. et à 16'188 fr. – n'a pas été contestée par les parties.

Au vu de l'issue du litige, l'intimé succombant à l'égard de l'appelante n°1 et l'appelante n°2 à l'égard de l'intimé, les frais judiciaires de première instance seront répartis par moitié entre l'appelante n°2 et l'intimé.

Ils seront partiellement compensés avec l'avance de frais de 440 fr. effectuée par l'intimé dans le cadre de la procédure de conciliation (art. 111 al. 1 aCPC). Dans la mesure où ce dernier a plaidé au bénéfice de l'assistance juridique de première instance, le solde de ses frais judiciaires sera provisoirement supporté par l'Etat de Genève (art. 122 al. 1 let. b CPC), étant rappelé que le bénéficiaire de l'assistance juridique est tenu au remboursement des frais judiciaires mis à la charge de l'Etat dans la mesure de l'art. 123 CPC (art. 19 RAJ).

Les Services financiers du Pouvoir judiciaire seront invités à restituer la somme de 7'660 fr. à l'appelante n°1 à titre de remboursement de son avance de frais.

L'appelante n°2 demeure condamnée à verser la somme de 5'567 fr. 50 aux Services financiers du Pouvoir judiciaire.

Pour les mêmes motifs, l'intimé sera condamné à verser à l'appelante n°1 la somme de 8'094 fr. (16'188 fr. / 2) à titre de dépens de première instance (art. 118 al. 3 CPC). L'appelante n°2 sera également condamnée à de tels dépens en faveur de l'intimé.

**4.2** Les frais judiciaires des appels seront fixés à 2'000 fr. (art. 36 RTFMC), entièrement compensés avec les avances de frais de 1'000 fr. versées par chacune des appelantes, lesquelles demeurent entièrement acquises à l'Etat de Genève (art. 111 al. 1 aCPC).

Au vu de l'issue du litige, ils seront répartis par moitié entre l'appelante n°2 et l'intimé.

Dans la mesure où l'intimé ne plaide pas au bénéfice de l'assistance juridique en appel, il sera condamné à verser la somme de 1'000 fr. à l'appelante n°1 à titre de remboursement des frais judiciaires d'appel.

Pour les mêmes motifs, l'intimé sera condamné à verser à l'appelante n°1 la somme de 2'000 fr. (débours et TVA compris) à titre de dépens d'appel (art. 95, 104 al. 1, 105 al. 1 et 106 al. 1 CPC; art. 20, 23 al. 1, 25 et 26 al. 1 LaCC; art. 25 al. 1 LTVA; art. 84, 85 al. 1 et 90 RTFMC) et l'appelante n° 2 sera également condamnée à verser la somme de 2'000 fr. à l'intimé à ce titre.

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS,**

**La Chambre civile :**

**A la forme :**

Déclare recevables les appels interjetés le 13 janvier 2025 par A\_\_\_\_\_ AG et B\_\_\_\_\_ contre le jugement JTPI/14936/2024 rendu le 26 novembre 2024 par le Tribunal de première instance dans la cause C/7971/2019-3.

**Au fond :**

Annule les chiffres 1, 3 et 4 du dispositif du jugement entrepris et, statuant à nouveau sur ces points :

Déboute C\_\_\_\_\_ de toutes ses conclusions en paiement prises à l'encontre de A\_\_\_\_\_ AG.

Arrête les frais judiciaires de première instance à 11'135 fr. et les met à la charge de C\_\_\_\_\_ et de B\_\_\_\_\_ pour moitié chacun.

Compense partiellement la part des frais judiciaires de première instance de C\_\_\_\_\_ avec son avance de 440 fr. et laisse provisoirement le solde desdits frais à la charge de l'Etat de Genève.

Invite les Services financiers du Pouvoir judiciaire à restituer la somme de 7'660 fr. à A\_\_\_\_\_ AG à titre de remboursement de son avance de frais de première instance.

Condamne B\_\_\_\_\_ à verser 5'567 fr. 50 aux Services financiers du Pouvoir judiciaire à titre de frais judiciaires de première instance.

Condamne C\_\_\_\_\_ à verser à A\_\_\_\_\_ AG la somme de 8'094 fr. à titre de dépens de première instance.

Condamne B\_\_\_\_\_ à verser à C\_\_\_\_\_ la somme de 8'094 fr. à titre de dépens de première instance.

Confirme le jugement entrepris pour le surplus.

Déboute les parties de toutes autres conclusions.

**Sur les frais :**

Arrête les frais judiciaires d'appels à 2'000 fr., les met à la charge de C\_\_\_\_\_ et de B\_\_\_\_\_ pour moitié chacun et dit qu'ils sont compensés avec les avances effectuées par les parties, lesquelles demeurent entièrement acquises à l'Etat de Genève.

---

Condamne C\_\_\_\_\_ à verser à A\_\_\_\_\_ AG la somme de 1'000 fr. à titre de remboursement des frais judiciaires d'appel.

Condamne C\_\_\_\_\_ à verser à A\_\_\_\_\_ AG la somme de 2'000 fr. à titre de dépens d'appel.

Condamne B\_\_\_\_\_ à verser à C\_\_\_\_\_ la somme de 2'000 fr. à titre de dépens d'appel.

**Siégeant :**

Monsieur Cédric-Laurent MICHEL, président; Madame Pauline ERARD, Madame Paola CAMPOMAGNANI, juges; Madame Camille LESTEVEN, greffière.

**Indication des voies de recours :**

*Conformément aux art. 72 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 100 al. 1 LTF) par-devant le Tribunal fédéral par la voie du recours en matière civile.*

*Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14.*

*Valeur litigieuse des conclusions pécuniaires au sens de la LTF supérieure ou égale à 30'000 fr.*