

LA PROBLEMATIQUE DES REMORQUES

La première directive européenne consacrée à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile¹ dispose que tous les Etats membres doivent prendre les mesures utiles « *pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur 'leur' territoire soit couverte par une assurance* » (art.3.1).

Les auteurs de cette même directive ont, par ailleurs, défini le terme « véhicule ». L'art. 1^{er} énonce que, au sens de la directive, il faut entendre par « véhicule » : « *tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées* ».

Que peut-on déduire de cette définition en ce qui concerne plus particulièrement les remorques?

Tout d'abord que les remorques lorsqu'elles peuvent être qualifiées de véhicules - c'est-à-dire de moyens de transport - destinés à circuler sur le sol et pouvant être actionnés par une force mécanique (celle de leur éventuel tracteur) sont considérées comme étant des « véhicules » au sens de la directive bien qu'elles soient démunies de moteur et que, en conséquence, la responsabilité découlant de la circulation de ces remorques doit être assurée.

On déduit également de ce texte que la remorque conserve la qualité de « véhicule » même lorsqu'elle n'est pas attelée et que la responsabilité civile pouvant découler de cette situation doit également faire l'objet d'une assurance.

Conformément à la 1^{ère} directive, il appartenait aux Etats membres de déterminer, dans le cadre des mesures qu'ils ont adoptées pour transposer cette directive, les modalités de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile relative à l'usage des véhicules. Examinons comment les Etats ont abordé la question des remorques sur base d'une enquête conjointe menée par le Conseil des bureaux et le CEA.

La première question de l'enquête concerne l'immatriculation des remorques. On constate que tous les Etats membres, à l'exception de l'Irlande, de Malte et du Royaume Uni, ont pris des dispositions pour que les remorques portent une immatriculation spécifique. Dans certains pays cependant, l'obligation d'immatriculation n'intervient que pour les remorques dépassant un poids fixé par la réglementation nationale.

Dans les Etats membres qui dérogent à la solution généralement rencontrée, la remorque porte la même plaque que celle du véhicule tracteur. On peut s'interroger sur la compatibilité de cette solution avec la première directive, du moins dans le cadre de la circulation intracommunautaire où le stationnement habituel d'un véhicule est déterminé en fonction de la plaque qu'il porte. En effet, rappelons que selon la directive, la remorque doit être considérée comme un véhicule même lorsqu'elle n'est pas attelée. Elle doit donc être assurée. Or, l'accès aux territoires des Etats membres s'effectue sans

¹ Directive 72/166/CEE du 24 avril 1972.

contrôle de l'assurance sur base de la plaque que porte le véhicule au moment du franchissement des frontières. Comment dès lors établir la situation d'assurance d'une remorque qui par principe peut être remorquée par plusieurs tracteurs et donc porter successivement plusieurs plaques différentes, alors qu'elle n'est pas attelée ? Il semble cependant que la question de la compatibilité de cette solution avec la réglementation communautaire n'ait jamais été posée officiellement sauf peut-être dans le cadre d'une initiative prise par le Parlement européen dont il sera question plus loin.

L'enquête s'intéresse ensuite à la réglementation des différents Etats membres relative à la situation d'assurance des remorques.

A la question de savoir si la réglementation nationale soumet les remorques à l'obligation d'assurance, tous les Etats membres ont répondu positivement à l'exception du Danemark, des Pays-bas et de la Suède. Ici également, comme pour la question de l'immatriculation des remorques, on peut se poser la question de savoir si l'option prise par ces trois derniers Etats est compatible avec la définition du terme « véhicule » inscrite dans la première directive.

On remarquera que, parmi les pays qui ont répondu positivement à la question, l'Autriche, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg et la Pologne précisent que la garantie d'assurance spécifique à la remorque ne joue que lorsque celle-ci n'est pas attelée, considérant que lorsque tel n'est pas le cas, le contrat d'assurance qui s'applique est celui du véhicule tracteur. Quant à la réponse du Royaume Uni, elle précise que la garantie d'assurance n'est d'application que lorsque la remorque est attelée et est utilisée au Royaume Uni mais que cette garantie joue lorsque la remorque n'est pas attelée en cas d'utilisation à l'étranger.

On notera également que dans la grande majorité des Etats qui prévoient l'obligation d'assurance pour les remorques, cette couverture doit faire l'objet d'un contrat spécifique différent de celui du véhicule tracteur. Dans deux pays (Belgique et Slovaquie) cette obligation ne s'applique que pour les remorques dépassant un certain poids.

La dernière partie du questionnaire de l'enquête est consacrée au règlement des sinistres dans les différents Etats membres interrogés, en cas d'accident provoqué par un ensemble articulé.

Dans la situation la plus fréquente qui est celle où le tracteur et sa remorque sont identifiés ainsi que leur assureur respectif, la grande majorité des Etats membres ont répondu que l'assureur du tracteur prenait seul le dommage en charge. On notera cependant deux exceptions importantes, celle de l'Espagne où le dommage est partagé entre les deux assureurs à raison de 70% pour le tracteur et de 30% pour la remorque et celle de la France, où l'assureur du tracteur indemnise mais dispose ensuite d'un droit de recours contre l'assureur de la remorque.

Une hypothèse intéressante à observer est celle où l'accident est provoqué par un véhicule articulé dont le tracteur non assuré n'a pas son stationnement habituel dans un

des Etats membres et où la remorque est assurée. Dans la toute grande majorité des cas, c'est le fonds de garantie qui prendra le dommage en charge. Par contre, en Allemagne, cette charge incombera à l'assureur de la remorque.

Par ailleurs, si la situation où le tracteur est identifié et assuré mais où la remorque n'est pas identifiée, ne cause pas de problème dans la mesure où le dommage est pris en charge par l'assureur du tracteur dans tous les Etats membres, il n'en va pas de même lorsque c'est le tracteur qui est non identifié alors que la remorque l'est et qu'elle est assurée. Dans cette hypothèse, certains Etats prévoient l'intervention du fonds de garantie, étant précisé que, dans la majorité des cas, l'intervention du fonds se limitera à la réparation du dommage corporel. Par contre, en Allemagne, en Espagne, en Lituanie et au Portugal, le dommage sera indemnisé par l'assureur de la remorque.

Il résulte de ce bref examen de l'enquête commune « Conseil des Bureaux/CEA » que nous ne nous trouvons pas devant une situation uniforme tant en ce qui concerne l'immatriculation des remorques, leur assurance et le règlement des sinistres dans lesquels elles peuvent être impliquées.

Cette situation pose-t-elle problème ? Il semble que oui si on se réfère à l'amendement voté par le Parlement européen lorsqu'il a examiné, en première lecture, la proposition de 5^{ème} directive élaborée par la Commission. Cet amendement consistait à remplacer la définition du terme « véhicule » figurant à la 1^{ère} directive par les termes suivants :

*« 1. Véhicule : tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée ;
Ibis. Remorque : caravanes ainsi que remorques à un ou plusieurs essieux ayant un poids maximal autorisé de plus de 750 kg, destinées à être tractées par un véhicule qu'elles soient ou non attachées. »*

La justification de cette amendement était la suivante : « *Le règlement d'un sinistre provoqué par un véhicule tractant une remorque échoue souvent du fait que la plaque d'immatriculation est connue mais que ni le véhicule tractant, ni son assureur ne peuvent être déterminés. Il est dès lors nécessaire d'harmoniser les différentes dispositions des Etats membres et d'assimiler une remorque à un véhicule. A cet effet, la définition d'une remorque est indispensable* ».

Le texte voté par le Parlement européen n'a cependant pas été retenu dans la position commune. Le Conseil a en effet considéré que l'absence d'un régime d'immatriculation cohérent des véhicules tractants et des remorques, ne constituait pas un problème majeur et que l'harmonisation des diverses dispositions nationales relatives aux plaques d'immatriculation des véhicules tractants et des remorques irait au-delà de l'objectif poursuivi par les directives sur l'assurance.

Aucune disposition nouvelle concernant les remorques ne figure donc dans la 5^{ème} directive. On notera cependant que lors de l'accord qui est intervenu le 12 janvier 2005 au Parlement européen sur le texte définitif de la 5^{ème} directive, le commissaire

McGreevy a déclaré qu'à son avis les remorques étaient déjà visées par la définition du véhicule figurant à la 1^{ère} directive mais que, si on l'estime utile, la Commission serait disposée à examiner les problèmes liés aux remorques dans le cadre de la révision de la 4^{ème} directive automobile.

Si l'on se place du point de vue de la personne lésée, on est obligé d'admettre que dans la majorité des Etats membres, celle-ci se trouvera dans une situation insatisfaisante lorsqu'elle n'aura pu, après l'accident, prendre note que de la plaque de la remorque. Voyons quelle est la situation de cette victime, lorsque cette hypothèse survient, dans quatre Etats membres ayant adoptés des solutions différentes : si l'accident survient en Belgique, la personne lésée dispose d'une action directe contre l'assureur de la remorque mais celui-ci refusera la prise en charge du dommage puisque l'obligation repose sur l'assureur du tracteur ; la victime devra donc s'adresser au fonds de garantie qui n'interviendra que pour réparer les dommages corporels. Si l'accident a lieu aux Pays-bas, où il n'existe pas d'obligation d'assurance pour les remorques, la victime ne disposera pas de l'action directe. Elle devra donc également s'adresser au fonds de garantie et remplir les conditions que celui impose préalablement à toute intervention de sa part. Si l'accident survient au Royaume Uni, la victime pourra agir contre l'assureur du tracteur puisque la plaque figurant sur la remorque est identique. Outre le fait que cette solution semble juridiquement contestable, on ne voit pas comment résoudre la situation où, en fait, la plaque qui figure sur la remorque n'est pas la même que celle que porte le tracteur. Enfin, si l'accident survient en Allemagne, la victime pourra agir contre l'assureur de la remorque même si celle-ci n'a pas contribué à la survenance de l'accident. C'est donc, du point de vue de la victime, la solution la plus favorable.

Suite à la déclaration du commissaire McGreevy, la Commission européenne examine la problématique des remorques en vue de présenter un rapport au Parlement européen dans le cadre de l'examen du fonctionnement des organismes d'indemnisation prévus par la 4^{ème} directive. Dans ce contexte, la Commission a demandé l'avis du CEA qui, après examen de la question, lui a soumis une proposition de texte à introduire dans la réglementation européenne en matière d'assurance automobile.

Ce texte est ainsi rédigé :

« Les Etats membres prennent les mesures utiles pour que les remorques visées à l'article 1.1 de la directive 72/166/CEE, sans préjudice des solutions existantes pour les remorques portant la même immatriculation que le véhicule tracteur, fassent l'objet, à titre principal ou subsidiaire, d'un contrat d'assurance de responsabilité civile conforme à l'article 3.1 de la même directive.

Les Etats membres prennent les mesures utiles pour que, lorsqu'un véhicule articulé, c'est-à-dire composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque, est impliqué dans un accident de la circulation, la personne lésée puisse exercer l'action directe que lui attribue l'article 4 quinquies de la directive 90/232/CEE (étendu par la 5^{ème} directive) contre l'assureur du véhicule tracteur ou contre l'assureur de la remorque, notamment lorsque l'assureur du véhicule tracteur n'est pas identifié, l'assureur saisi de l'action

devant dans un premier temps garantir la responsabilité de l'ensemble du véhicule articulé à l'égard de la personne lésée, pour le compte de qui il appartiendra et dans les limites de son contrat.

L'assureur de l'une des parties d'un ensemble articulé qui aura pris en charge l'indemnisation des personnes lésées, que ce soit l'assureur du véhicule tracteur ou celui de la remorque, disposera, le cas échéant, et conformément aux dispositions juridiques existantes, d'un droit de recours contre l'assureur de l'autre partie de l'ensemble articulé, ou contre toute autre partie qui portera finalement la responsabilité des dommages ».

Cette proposition, largement inspirée par la solution prévalant en Allemagne, a été transmise à la Commission. C'est à cette dernière qu'il appartient maintenant de prendre une initiative.

A.PIRE