

UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN

F A C U L T E D E D R O I T

C E N T R E D E D R O I T D E S O B L I G A T I O N S

L'assurance R.C. Véhicules automoteurs
et l'activité des garagistes.

par Marcel FONTAINE

Doc. 85/4

Rapport présenté au recyclage
organisé le 26 avril 1985 par
le Jeune Barreau de Liège.

L'assurance R.C. véhicules automoteurs

et l'activité des garagistes

Dans le cadre de son activité professionnelle, un garagiste est appelé à souscrire plusieurs couvertures d'assurance. Ses installations et leur contenu seront normalement assurés contre l'incendie et les risques connexes (explosion, recours des voisins, éventuellement R.C. locative, chômage immobilier, etc...). Une assurance R.C. exploitation peut couvrir sa responsabilité éventuelle envers les tiers à l'occasion de l'exercice de sa profession. S'il met lui-même en circulation des véhicules, il devra les assurer conformément à la loi du 1er juillet 1956.

La présente étude est consacrée aux liens existant entre l'assurance R.C. véhicules automoteurs et l'activité des garagistes. Il ne sera par conséquent pas question de l'assurance-incendie (1). Mais la police R.C. exploitation mérite l'attention, car sa couverture est parfois concurrente à celle de l'assurance R.C. automobile. Quant à cette dernière, on l'examinera telle qu'elle est souscrite par le garagiste, mais on ne perdra pas de vue que ce dernier bénéficie également de l'assurance de ses clients à propos des véhicules qui lui sont confiés.

Le garagiste est tenu de souscrire une assurance de responsabilité civile relativement aux véhicules dont il est propriétaire, notamment de ceux qu'il a achetés en vue de les revendre. La particularité de cette couverture est que le garagiste peut bénéficier du régime spécial des plaques "marchand" ou "essai".

(1) Il ne sera pas non plus question ici d'autres problèmes juridiques intéressant les responsabilités éventuelles des garagistes envers leurs clients, notamment en cas de réparations défectueuses, de dommages subis par des véhicules garés dans un parking ou de dégradations survenues au "car-wash".

En ce qui concerne les véhicules des clients, ceux-ci sont normalement déjà assurés, et le garagiste, qui en devient détenteur, voire conducteur, voit sa responsabilité éventuelle envers les tiers en principe couverte par l'assurance du propriétaire. Mais il arrive que le garagiste, soit par une extension de sa police R.C. exploitation ou de sa police R.C. véhicules automoteurs, soit par une couverture autonome, assure également sa responsabilité liée à l'usage des véhicules de ses clients : cette situation est évidemment de nature à susciter un problème de départage entre les assurances souscrites respectivement par le client et par le garagiste.

Quant à l'assurance R.C. exploitation, elle exclut en principe la couverture des accidents tombant sous l'application de la loi du 1er juillet 1956. Mais un problème de départage entre ces deux assurances se pose en certaines circonstances.

Nous examinerons successivement ces différents problèmes (1).

(1) La complexité des problèmes d'assurance liés à l'activité des garagistes a fait l'objet d'une question parlementaire récente : Q. et R., Ch., 1980-81, n° 31, 12 mai 1981, question n° 246.

I. Plaques "marchand" et "essai"

1. L'activité des garagistes les conduit à mettre en circulation des véhicules destinés à être rapidement revendus à des tiers. Comme il serait peu pratique, dans ces conditions, de les obliger à faire immatriculer chacun de ces véhicules, la réglementation organise le système des plaques "essai" et "marchand", susceptibles d'être transférées d'un véhicule à l'autre.

Le siège de la matière est l'arrêté royal du 31 décembre 1953, portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur.

a) Sont considérés comme étant à l'essai, les véhicules à moteur mis en circulation par "des constructeurs, des assembleurs, des carrossiers, des vendeurs, des revendeurs ou des réparateurs de véhicules", dans les circonstances suivantes :

- "1° après montage ou réparation en vue de la mise au point ou de la vérification du bon fonctionnement des véhicules à moteur ou des remorques ;
- 2° pour démonstration en vue de la transmission des véhicules à moteur ou des remorques à une autre personne ;
- 3° en vue du transfert des véhicules à moteur ou des remorques vers un point d'embarquement ou du point de débarquement vers les installations des personnes précitées ;
- 4° en vue de la transmission des véhicules à moteur ou des remorques à une autre personne ;
- 5° en vue de la présentation des véhicules à moteur ou des remorques auprès d'un organisme d'inspection automobile ;
- 6° en vue de la présentation des véhicules à moteur ou des remorques pour des essais à effectuer dans le cadre de l'agrération prévue par les arrêtés royaux des 15 mars 1968 et 10 octobre 1974 visés à l'article 4.1.g) ainsi que pendant ces essais." (art. 12, 1°).

Sous certaines conditions, des entreprises publiques de transport peuvent également mettre des véhicules à l'essai (art. 12, 2°).

De tels véhicules peuvent être utilisés sur la voie publique en étant munis d'une marque d'immatriculation spéciale (chiffres et/ou lettres noirs sur fond jaune) et d'un certificat portant en lieu et place des caractéristiques du véhicule la mention "plaque d'essai" (art. 13).

b) Constructeurs, assembleurs, vendeurs et revendeurs de véhicules peuvent aussi les mettre en circulation sans les soumettre à l'immatriculation normale, à condition de les munir d'une marque d'immatriculation et d'un certificat portant, en lieu et place des caractéristiques du véhicule, la mention "plaque marchand" (art. 15bis et 15ter). Cette dernière plaque présente l'apparence d'une plaque ordinaire (chiffres et lettres rouges sur fond blanc), mais elle n'est donc pas liée à un véhicule déterminé.

2. L'assurance R.C. automobile s'est également adaptée à cette situation particulière des professionnels susceptibles d'être au même moment propriétaires de plusieurs véhicules destinés à être revendus à brève échéance. Au lieu d'exiger l'assurance individuelle de chaque véhicule, les assureurs acceptent qu'une seule couverture soit souscrite par plaque "marchand" ou "essai", la couverture se reportant avec la plaque d'un véhicule à l'autre.

L'absence d'identification spécifique des véhicules susceptibles d'être couverts suscite cependant un problème de tarification.

Il est généralement résolu par la stipulation, dans les conditions particulières, d'une cylindrée maximum, sur base de laquelle la prime est calculée (1).

Voici un exemple d'une clause particulière extraite d'une police d'assurance R.C. véhicules automoteurs :

"Plaques "essai" et plaques "marchand".

Le preneur d'assurance déclare exercer la profession de garagiste, réparateur ou vendeur de véhicules automoteurs et être titulaire des plaques spéciales d'immatriculation dont le numéro est indiqué aux Conditions Particulières, l'assurance devant porter sur tout véhicule circulant sous le couvert desdites plaques d'immatriculation.

Par dérogation à la définition n° 5 des Conditions Générales, on entend par "véhicule désigné" : tout véhicule automoteur, y compris toute remorque attelée ou non, circulant uniquement sous le couvert des plaques "Essai" et plaques "Marchand".

Le preneur d'assurance s'engage à faire assurer toutes les plaques d'immatriculation dont il est ou deviendrait titulaire.

Pour chaque plaque spéciale d'immatriculation déclarée, la Compagnie délivre le certificat d'assurance prévu à l'article 11 des Conditions Générales.

Le recours de la Compagnie prévu à l'article 25 2°) des Conditions Générales pourra notamment être exercé, si les véhicules mis en circulation dépassent la puissance et le tonnage fixés aux Conditions Particulières.

Les paragraphes 4 et 5 de l'article 27 des Conditions Générales sont annulés.

Les articles 10, 25 3°) et 30 4°) des Conditions Générales ne s'appliquent pas aux essais effectués en vue de la réparation du véhicule automoteur.

Les articles 4, 31, 33 et 34 des Conditions Générales ne s'appliquent pas au présent contrat."

(1) Les particularités de la tarification des véhicules sous plaques "marchand" ou "essai" font l'objet de dispositions particulières dans l'A.M. du 14 avril 1971.

3. Cette organisation de l'assurance des plaques "marchand" et "essai" est à l'origine de quelques problèmes.

a) Certains garagistes n'hésitent pas à revêtir des véhicules de duplicatas des plaques officielles qu'ils ont obtenues. La garantie est-elle toujours acquise ?

Dans ce genre de garanties, la plaque constitue un élément d'identification du véhicule désigné (1), et c'est évidemment de la plaque authentique qu'il s'agit. L'assureur accepte de couvrir tout véhicule muni d'une plaque déterminée, mais cela doit s'entendre d'un véhicule à la fois par plaque assurée. Permettre la couverture des copies de plaques aboutirait à accepter l'assurance simultanée d'un nombre illimité de véhicules par une seule police. La jurisprudence est en ce sens : la garantie ne joue pas si le véhicule est revêtu d'un duplicata de la plaque désignée (2) ; la solution est a fortiori identique s'il s'agit d'une plaque différente (3) (4).

La solution est cependant autre lorsque la police prévoit qu'en cas de manquement à l'obligation de n'utiliser que la ou les plaques désignées, l'assureur se réserve le droit de recourir contre l'assuré (5).

(1) Dans les couvertures ordinaires, la plaque ne joue évidemment pas le même rôle dans l'identification du véhicule désigné ; cfr. Comm. Namur, 10 mars 1972, Jur. Liège, 1972-73, 237 ; Bruxelles, 15 mai 1975, Bull. Ass., 1976, 449.

(2) Liège, 9 févr. 1970, Bull. Ass., 1970, 829, note R.V.G. ; Cass., 1er oct. 1971, Pas., 1972, I, 113 ; Corr. Liège, 27 janv. 1976, Pas., 1976, III, 34 ; Liège, 20 mai 1976, Rev. Gén. Ass. Resp., 1977, 9397, note J.L. ANDREUX.

(3) Cass., 29 févr. 1972, Pas. 1972, I, 595 ; Comm. Huy, 25 juin 1974, Bull. Ass., 1976, 431.

(4) Comp. un cas curieux où l'accident est survenu au moment d'un changement de plaque : Bruxelles, 29 sept. 1960 et Cass., 5 juin 1961, Bull. Ass., 1962, 302, note R.V.G.

(5) Liège, 16 déc. 1964, Bull. Ass., 1965, 670.

b) Qu'en est-il si le véhicule muni d'une plaque marchand ou essai et ayant provoqué l'accident dépasse la cylindrée maximum prévue aux conditions particulières ? L'exception est-elle opposable à la victime ? En d'autres termes, s'agit-il d'un cas de non-assurance, ou d'un cas de recours ?

L'Office de Contrôle des Assurances adopte la thèse du recours dans sa communication n° D 33 du 12 juin 1979 : *"Le preneur, sur base de l'article 25, 2° du contrat-type, s'expose à un recours lorsqu'il apparaît, à l'occasion d'un sinistre, que la plaque a été utilisée sur un véhicule d'une cylindrée supérieure à celle mentionnée dans la police"*.

L'O.C.A. préconise qu'en cas de bonne foi, ce recours soit limité en montant par analogie avec le recours maximal figurant à l'annexe de l'A.M. du 19 décembre 1977 (1).

La jurisprudence actuelle est cependant en sens contraire, en principe tout au moins. Lorsqu'une cylindrée, ou une cylindrée maximale, est mentionnée aux conditions particulières, elle constitue l'un des éléments d'identification du véhicule désigné, et dès lors, un véhicule dont la cylindrée est supérieure est étranger à la couverture (2). Il s'agirait donc d'un cas de non-assurance, opposable à la victime.

Ici également, cependant, la solution opposée l'emporte en présence de la clause, fréquente dans les polices, par laquelle l'assureur se réserve le droit de recourir contre l'assuré si les véhicules

(1) Le recours pour aggravation non déclarée du risque a trouvé d'autres limitations dans l'article 25, 2° du contrat-type, récemment modifié, suite à la communication n° O 56 du 14 décembre 1981 de l'O.C.A.

(2) En ce sens, cfr. Civ. Tongres, 15 déc. 1964, cité par R.V.G., Bull. Ass., 1970, 838 ; Bruxelles, 7 janv. 1970, Journ. Trib., 1970, 246 ; Cass., 9 nov. 1970, Journ. Trib., 1971, 43 ; Liège, 5 mars 1973, Rev. Gén. Ass. Resp., 1973, 9036 ; Cass., 9 mai 1984, Journ. Trib., 1984, 588 ; cfr. S. FREDERICQ, H. COUSY et J. ROGGE, Overzicht van Rechtspraak (1969-1978), Verzekeringen, Tijdschr. voor Privaatr., 1981, pp. 464 et 488. Contra, Civ. Gand, 16 nov. 1962, Bull. Ass., 1963, 402, note R.V.G. ; Liège, 16 déc. 1964, Bull. Ass., 1965, 670, note R.V.G. Compar. Corr. Liège, 26 janv. 1981, Liège, 9 nov. 1981 et Cass., 5 mai 1982, Bull. Ass., 1982, 579 et note (cas où la vitesse avait été augmentée sans modification de la cylindrée).

mis en circulation dépassent la puissance (et parfois aussi le tonnage) fixés aux conditions particulières. Tel était le cas de la clause citée plus haut. Dès lors, l'assureur lui-même n'a-t-il pas entendu traiter la méconnaissance de la cylindrée maximale comme un simple cas de recours ? En présence d'une clause de ce type, la jurisprudence est en ce sens (1).

Afin d'éviter l'application de cette jurisprudence, certaines compagnies d'assurances ont modifié leur clause "plaques essai et marchand" de la manière suivante :

"Si le véhicule automoteur ainsi mis en circulation sous le couvert des plaques "Essai" et plaques "Marchand" dépasse la puissance ou le tonnage fixés aux Conditions Particulières, il y a non-assurance étant donné qu'il ne s'agit plus du "véhicule désigné", tel qu'il est défini à l'alinéa précédent."

c) Les restrictions apportées par la police aux types de véhicules susceptibles d'être revêtus de la plaque marchand ou essai affectent également la portée du contrat et la détermination du risque assuré. Lorsqu'une "clause garagiste" couvre "un véhicule automoteur de n'importe quelle marque ou forme, d'une cylindrée maximum de 2000 cc, à l'exclusion des voitures de sport", constitue un cas de non-assurance l'accident causé par une voiture de sport (2).

d) Une autre difficulté surgit lorsque la couverture des plaques marchand est assortie d'une limitation du nombre de véhicules pouvant être mis en circulation à la fois, au bénéfice d'une réduction de prime. En vue de vérifier le respect de cette exigence, l'assureur remet à l'assuré un même nombre de "carnets d'identité", dont doivent se munir les conducteurs des véhicules en usage, pour faire viser ces carnets par un agent de l'autorité ou un témoin en cas d'accident.

(1) Civ. Tongres, 18 oct. 1968, Bull. Ass., 1970, 829, note R.V.G. ; Bruxelles, 9 nov. 1971, Journ. Trib., 1972, 265 ; Bruxelles, 26 oct. 1979 et Cass., 2 oct. 1980, Bull. Ass., 1981, 165. Cfr. cependant R. ANDRE, Loi sur l'assurance automobile obligatoire, art. 25-27, fiches n° 2 et 3, pour qui la stipulation d'un recours pourrait s'interpréter comme une simple faculté que se réserverait l'assureur lorsqu'il aurait indemnisé les tiers lésés sans leur opposer la non-assurance.

(2) Cass., 9 oct. 1973, Pas., 1974, I, 143.

Un sinistre survient avec un véhicule revêtu d'une des plaques assurées, mais le conducteur n'était pas en possession d'un carnet d'identité. Non-assurance ou recours ? En l'espèce, la police stipulait la *"déchéance"* et la possibilité d'un recours. *"La question de non-assurance ne surgirait, fut-il décidé, que si la Compagnie, ayant exclu l'assurance d'un troisième véhicule lorsque deux des véhicules désignés se trouvent déjà en circulation, établissait positivement que le véhicule en raison duquel le preneur d'assurance voit sa responsabilité engagée est bien ce troisième véhicule ..."* (1) (2).

e) La garantie reste-t-elle acquise en cas d'usage abusif du véhicule muni d'une plaque marchand ou essai ?

Un préposé emprunte la plaque sans autorisation pour la placer sur son propre véhicule. Pour la Cour de Gand, l'assurance est maintenue à l'égard de la victime, dans la mesure où les circonstances de l'espèce ne permettaient pas de qualifier de "vol" le comportement du préposé (3). La police couvrait en effet tout véhicule quelconque pourvu de la plaque assurée, sans distinction quant à la marque, ni quant à l'usage du véhicule, et ce, au profit de tout détenteur ou de tout conducteur, excepté ceux qui se seraient rendus maîtres de la plaque par vol ou violence. L'annotateur de cette décision souligne cependant que l'assureur, en pareille circonstance, devrait bénéficier d'un recours contre l'assuré, conducteur non autorisé (4).

(1) Comm. Bruxelles, 16 avril 1962, Bull. Ass., 1963, 88, note R.V.G. ; cfr. aussi Comm. Bruxelles, 15 oct. 1966, Bull. Ass., 1967, 1081, note R.V.G. ; Bruxelles, 7 juin 1968, Bull. Ass., 1969, 73, note R.V.G.

(2) Le recours a été refusé à l'assureur dans un cas où le défendeur n'avait fait virer le carnet d'identité que le lendemain de l'accident, compte tenu de l'émotion compréhensible du défendeur au moment même des faits : Civ. Dinant, 4 oct. 1973, Jur. Liège, 1973-74, 93.

(3) Gand, 10 déc. 1962, Bull. Ass., 1963, 413, note R.V.G. Sur les rapports entre l'usage abusif et le vol d'usage, cfr. infra, pp. 14-15.

(4) R.V.G., ibid., pp. 416-417.

Dans une décision très bien motivée, le tribunal de commerce de Liège décide dans le même sens que la conduite à des fins non-professionnelles ne constitue pas un cas de non-assurance, mais un cas de recours (d'autant plus que la police prévoyait ce recours) : l'accident avait bien été provoqué par le véhicule désigné, et la loi impose la couverture de la responsabilité du preneur, du propriétaire et de tout conducteur ou détenteur. Les conditions particulières de conduite exclusive ou de limitation d'usage ne peuvent affecter que les relations entre assureur et assuré (1).

Quel est le sort de l'assurance si le garagiste confie une voiture munie d'une plaque marchand ou essai à l'un de ses clients, notamment lorsque la voiture de ce client est en réparation (2) ?

Les conditions d'utilisation de ces plaques spéciales ont été décrites plus haut. Les articles 12 et 15bis de l'A.R. du 31 décembre 1953 ne semblent pas permettre de confier des véhicules qui en sont munis à des non-professionnels. Dans sa communication n° D 33 du 12 juin 1979, l'O.C.A. considère néanmoins qu'un véhicule muni d'une plaque marchand peut être prêté temporairement par un garagiste à son client dont le véhicule est en réparation ; par contre, les véhicules munis d'une plaque essai ne peuvent être conduits que par le titulaire de la plaque et ses préposés.

La seule jurisprudence portée à notre connaissance sur ce problème est une décision française, relative toutefois à un sinistre causé par un véhicule muni d'une plaque marchand belge et conduit par un client du garagiste. Pour la Cour de Douai, la réglementation belge ne permet pas l'usage des véhicules avec plaque marchand par un non-professionnel, mais comme en l'espèce, le contrat d'assurance ne contenait

(1) Comm. Liège, 27 oct. 1977, Jur. Liège, 1977-78, 108.

(2) On sait que d'après l'article 4, 1^o du contrat-type, la couverture de l'assurance du client est étendue à ce véhicule de remplacement, mais seulement à titre subsidiaire, si ce véhicule n'est pas déjà lui-même couvert par une assurance. La question posée conserve donc tout son intérêt.

aucune mention excluant le prêt des véhicules, la couverture était acquise au profit des victimes (1).

Cette solution nous paraît fondée. Il ne s'agit pas ici d'une situation de non-assurance, car c'est bien le véhicule désigné, identifié par la plaque, qui a provoqué l'accident. La conduite par une personne non autorisée ressortit plutôt aux cas de recours (2), même si l'absence d'autorisation résulte de la réglementation : l'article 25, 6° du contrat-type est ici d'application.

Il en irait de même, à notre avis, si la police excluait expressément l'usage du véhicule par un client auquel il aurait été prêté ou donné en location.

Dans l'affaire soumise à la Cour de Douai, un autre aspect de l'utilisation abusive d'une plaque marchand était encore soulevé. L'accident était survenu en France. Or la Belgique serait le seul pays admettant ce type de plaques, qui suscite des difficultés en rapport avec l'article 18 de la Convention de Genève sur la circulation routière. En vue d'éviter certains abus (transactions frauduleuses, circuits de vente parallèles), les autres Etats de la C.E.E. ont décidé en 1982 de ne plus admettre la sortie de Belgique de véhicules munis d'une plaque marchand (3). Si un tel véhicule provoque néanmoins un accident à l'étranger, la couverture peut-elle être refusée sur cette base ? La Cour de Douai en a décidé autrement : *"ces dispositions, de nature douanière, ne peuvent à elles seules avoir d'effet sur les relations civiles entre les parties et notamment créer un cas de non-garantie d'assurance pour un contrat en cours"* (4).

(1) Douai, 28 juin 1984; inédit.

(2) Cfr. Comm. Liège, 27 oct. 1977, Jur. Liège, 1977-78, 108.

(3) Ann. Parl., Ch., 27 mai 1982.

(4) Douai, 28 juin 1984, précité.

II. Couverture de la responsabilité du garagiste par l'assurance du client.

1. Lorsque le garagiste, ou l'un de ses préposés, se voit confier la voiture d'un client, il bénéficie en principe de la couverture de l'assurance RC véhicules automoteurs souscrite par le client. On sait en effet que d'après la loi du 1er juillet 1956, est couverte la responsabilité non seulement du propriétaire, mais aussi celle *"de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré"* (art. 3 al. 1er).

Au volant du véhicule pour un déplacement, une manoeuvre, un essai, le garagiste ou son préposé acquiert en effet la qualité de *"conducteur"* du véhicule. Le garagiste, d'autre part, est *"détenteur"* du véhicule qui lui est confié, même au moment où ce véhicule est entre les mains d'un membre de son personnel. Le pouvoir de fait du détenteur peut en effet s'exercer par l'intermédiaire d'un préposé (1).

Si le garagiste engage sa responsabilité envers un tiers à l'occasion de l'usage du véhicule du client, l'assurance souscrite par le client interviendra donc pour indemniser le tiers. L'assureur ne dispose en principe d'aucun recours ultérieur contre le garagiste, puisque ce dernier a la qualité d'assuré ; *"une même personne ne peut, au regard d'un même assureur et relativement au même sinistre, posséder à la fois les qualités d'assuré et de tiers"* (2). Il n'en va différemment que si le garagiste a commis l'un des manquements visés aux articles 24 et 25 du contrat-type.

(1) Liège, 1er oct. 1973 et Cass., 15 mai 1975, Bull. Ass., 1976, 179 ; Cass., 25 oct. 1984, Journ. Trib., 1985, 125. Comp. Cass., 6 nov. 1975, Rev. Gén. Ass. Resp., 1976, n° 9680 et la note critique de J.L. FAGNART.

(2) Cass., 23 nov. 1967, Rev. Gén. Ass. Resp., 1968, 8047.

Dans le cas où le garagiste aurait directement indemnisé le tiers, il lui est toujours loisible de se faire couvrir par l'assureur (1).

2. Lorsque l'assureur du client indemnise un tiers à la suite de la faute du garagiste ou de son préposé, le client devra subir l'application du malus. Peut-il en réclamer le remboursement au garagiste ? Le tribunal de Bruxelles a statué en sens contraire : *"le rapport de causalité entre la faute du garagiste (ou de son préposé) et le dommage résultant de l'augmentation de prime est interrompu par la clause du contrat d'assurance organisant le bonus-malus"* (2). Cette solution peut susciter des réserves, mais elle paraît conforme à la jurisprudence de la Cour de cassation (3).

3. Qu'en est-il si le dommage est causé à un véhicule appartenant au garagiste lui-même ? L'assurance du client n'intervient plus, puisque le garagiste a la qualité d'assuré, et que le contrat-type exclut du bénéfice de l'assurance tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par le contrat (art. 7) ; le dommage subi par le garagiste lui-même n'est donc pas couvert (4).

4. Le dommage causé au véhicule assuré, alors qu'il est conduit par le garagiste ou son préposé, n'est évidemment pas couvert non plus ; il s'agit aussi d'un préjudice subi par un assuré, le propriétaire, et de toute façon, l'article 8, 1° du contrat-type écarte toute indemnisation des dommages subis par le véhicule désigné (5).

(1) Gand, 14 déc. 1967, Rev. Gén. Ass. Resp., 1969, 8355 ; contra, Comm. Bruxelles, 8 févr. 1967, Rev. Gén. Ass. Resp., 1967, 7864, décision qui n'aperçoit pas que le garagiste pouvait avoir la qualité d'assuré en tant que détenteur du véhicule (l'accident ayant été causé par un préposé du garagiste).

(2) Civ. Bruxelles, 14 avril 1981, Rev. Gén. Ass. Resp., 1983, 10606, note A. M.M.

(3) Cfr. Cass., 28 avril 1978, Rev. Crit. Jur. B., 1979, 261, note A. LIMPENS-MEINERTZHAGEN ; cfr. R.O. DALCQ, La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle. Examen de jurisprudence (1973-1979), Rev. Crit. Jur. B., 1981, pp. 112-114.

(4) Comm. Bruxelles, 19 nov. 1968, Rev. Gén. Ass. Resp., 1969, n° 8335 (décision qui complique inutilement sa motivation pour aboutir à une solution correcte).

(5) Cfr. Bruxelles, 22 mai 1967, Rev. Gén. Ass. Resp., 1968, n° 8064. L'assurance R.C. exploitation du garagiste interviendra éventuellement dans ce cas.

5. La garantie légale ne joue pas en faveur de *"ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol ou violence"* (art. 3 al. 1er de la loi du 1er juillet 1956), le "vol d'usage" étant assimilé au vol (1). D'autre part, l'article 25, 8° du contrat-type ouvre un recours à l'assureur *"si le sinistre est causé par une personne non autorisée à conduire le véhicule désigné"*. Ces dispositions peuvent-elles trouver application à propos de l'usage par les garagistes et leurs préposés des véhicules qui leur sont confiés ?

Un client qui confie son véhicule à un garagiste l'autorise implicitement (ne fût-ce que par la remise des clefs) à le faire circuler en vue de la bonne exécution du travail demandé, qu'il s'agisse par exemple d'un déplacement dans le garage ou d'un essai sur route (2). Dans ces limites, il n'est bien entendu pas question de vol d'usage, ni de recours pour défaut d'autorisation du conducteur.

Il en va différemment en cas d'abus de la part du garagiste ou de son préposé. Le véhicule du client est par exemple utilisé pour servir un autre client, ou à des fins personnelles. Dans ces circonstances, la portée de l'autorisation est dépassée. Mais s'agit-il d'un "vol d'usage", non couvert, ou d'un simple cas de recours ?

La jurisprudence est partagée. Il semble cependant que les circonstances de fait justifient tantôt l'une tantôt l'autre solution. Là où le véhicule avait été préalablement confié à celui qui allait l'utiliser de manière abusive, la tendance est d'écarter la qualification de vol (3).

(1) Cfr. Cour Benelux, 20 mai 1983, Rechtsk. Weekbl., 1983-84, col. 659.

(2) Cfr. notamment Liège, 1er octobre 1973, Bull. Ass., 1976, 179.

(3) Civ. Charleroi, 14 janv. 1966, Rev. Gén. Ass. Resp., 1966, n° 7611 ; Bruxelles, 6 déc. 1969, Rev. Gén. Ass. Resp., 1970, n° 8500 ; Civ. Anvers, 5 avril 1973, Rev. Gén. Ass. Resp., 1975, n° 9388 ; Liège, 7 mai 1973, Pas., 1973, II, 147 ; Mons, 25 mars 1980, Rev. Gén. Ass. Resp., 1982, n° 10497. Mais comp. Cass., 17 févr. 1976, Pas., 1976, I, 666.

Là où le conducteur s'est lui-même emparé du véhicule, il y aura vol d'usage : ainsi, dans les cas d'un préposé qui trompant la surveillance du gardien, vient sortir la voiture du garage un samedi (1), d'un ouvrier qui s'empare de la voiture confiée à son patron (2) ou du mécanicien qui utilise une voiture pendant les vacances de son patron, alors que cela lui avait été interdit (3).

III. - Concours entre les assurances R.C. véhicules automoteurs du garagiste et du client

1. Le garagiste qui cause un préjudice à un tiers avec le véhicule d'un client est en principe couvert par l'assurance souscrite par ce client. Mais n'est-il pas également couvert, dans ces circonstances, par la police d'assurance R.C. véhicules automoteurs qu'il a lui-même souscrite pour ses propres véhicules ? L'article 4, 1^ob du contrat-type étend en effet la couverture à la responsabilité du conducteur *"d'un véhicule automoteur appartenant à un tiers, conduit occasionnellement alors même que le véhicule désigné serait en usage"* ?

Cette extension ne joue en principe pas, puisqu'elle est supplétive (art. 4, 3^o) ; en outre, le contrat-type dispose spécifiquement que *"l'extension de garantie prévue au b) du 1) du présent article n'est pas d'application lorsque le véhicule désigné ... appartient à une*

(1) Corr. Marche-en-Famenne, 23 févr. 1972, Bull. Ass., 1972, 50.; cfr. également Just. Paix Etterbeek, 13 oct. 1975, Bull. Ass., 1977, 69.

(2) Bruxelles, 15 mai 1973, Journ. Trib., 1974, 354.

(3) Corr. Malines, 13 mai 1976, Rechtsk. Weekbl., 1979-80, col. 65, note A. WINANTS.

entreprise ayant pour objet la construction, le commerce, la location, la réparation ou le garage de véhicules automoteurs" (art. 4, 2° b).

2. Parfois cependant, soit dans sa police R.C. exploitation, soit même dans sa police R.C. véhicules automoteurs, le garagiste souscrit à une clause spéciale qui couvre sa responsabilité envers les tiers liée à l'usage des véhicules de ses clients ; il semble que dans certains cas, cette garantie fasse même l'objet d'une couverture autonome.

Dans ces différentes hypothèses, deux assurances de responsabilité s'appliquent concurremment au véhicule appartenant au client. Comment départager ces deux garanties ? La question présente un intérêt manifeste pour les assureurs respectifs. Sa solution importe également aux assurés, compte tenu de l'application éventuelle d'un malus par l'assureur ayant dû prendre le sinistre en charge. On verra par contre que le tiers préjudicié dispose en tout état de cause d'un recours contre chacun des assureurs.

Ce problème ne doit pas être confondu avec les difficultés liées au départage entre l'assurance R.C. automobile et l'assurance R.C. exploitation, dont il sera question plus loin. Il s'agit pas ici de délimiter les champs d'application respectifs de deux couvertures différentes, mais de déterminer laquelle doit jouer de deux assurances couvrant simultanément le même risque, celui de la responsabilité liée à l'usage d'un véhicule automoteur. Si la couverture est souscrite par le garagiste comme une extension à sa police R.C. exploitation, c'est cette extension en tant que telle qui se présente en concurrence avec la police du client.

Les tribunaux se sont prononcés à diverses reprises, mais les solutions et les motivations ne sont pas unanimes (1).

Un accord général existe sur le fait qu'en présence de deux polices d'assurances couvrant simultanément le même risque, la victime a le choix d'agir contre l'un ou l'autre des assureurs (2). L'exception qu'un des assureurs pourrait tirer de la prévalence d'une couverture concurrente est inopposable à la victime, en raison de l'article 11 de la loi du 1er juillet 1956. Mais le problème surgit au niveau de la contribution à la dette, lorsqu'un des assureurs a indemnisé la victime pour compte de qui il appartiendra et qu'il entend récupérer ses débours auprès de l'autre assureur dont il estime que la couverture doit prévaloir.

Une distinction doit être faite selon que la police du garagiste comporte ou non une clause de subsidiarité, d'après laquelle la garantie ne jouerait qu'en l'absence d'une autre assurance couvrant le même risque.

3. Lorsqu'il n'y a pas de clause de subsidiarité, le problème du départage se pose à l'état pur.

a) Dans un arrêt rendu en 1965, la Cour d'appel de Gand estime que c'est toujours l'assurance du propriétaire qui doit jouer. Une automobile qui pénètre dans un garage est en principe déjà assurée, et la couverture que souscrit le garagiste pour ce véhicule est superfétatoire.

(1) Cfr. S. FREDERICQ, H. COUSY et J. ROGGE, *Verzekeringen : Overzicht van Rechtspraak (1969-1978)*, *Tijdschr. voor Privaatr.*, 1981, p. 438

(2) *Comm. Verviers*, 18 juin 1964, *Rev. Gén. Ass. Resp.*, 1965, n° 7386 ; *Cass.*, 22 sept. 1964, *Pas.*, 1965, I, 67 ; *Civ. Charleroi*, 14 janv. 1966, *Rev. Gén. Ass. Resp.*, 1966, n° 7611 ; *Cass.*, 11 juin 1971, *Rev. Gén. Ass. Resp.*, 1974, n° 9228 ; *Cass.*, 27 sept. 1978, *Pas.*, 1979, I, 139. *Contra* cependant, *Civ. Liège*, 8 mai 1979, *Bull. Ass.*, 1980, 117 et comp. *Cass.*, 22 mai 1967, *Pas.*, 1967, I, 1088, qui paraît reposer sur une confusion dans l'interprétation de l'article 4, 2° b du contrat type (le véhicule "décrit" n'est pas celui du tiers, mais celui de l'assuré).

Cette dernière assurance ne pourrait jouer que dans les cas exceptionnels où l'obligation d'assurance n'aurait pas été respectée par le propriétaire (1).

b) L'orientation dominante de la jurisprudence paraît cependant en sens contraire. L'assurance du garagiste devrait jouer à l'exclusion de celle du client.

L'article 2 al. 2 de la loi du 1er juillet 1956 a été invoqué (2). D'après cette disposition, *"l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne"*. Cet argument est à rejeter. L'article 2 al. 2 concerne une dispense éventuelle de l'obligation pour le propriétaire d'assurer son véhicule, mais non la suspension éventuelle de l'effet d'une assurance déjà souscrite en présence d'une couverture concurrente (3).

c) Plus intéressante est la motivation qui s'attache au principe de la spécialité des garanties. L'assurance du garagiste couvrant spécialement la responsabilité de celui-ci dans les circonstances particulières où il utilise les véhicules qui lui sont confiés aux fins de réparation ou d'essais sur route devrait l'emporter sur la couverture générale souscrite par le propriétaire, lorsque le sinistre survient dans ces circonstances. *"Sous peine d'enlever toute signification ou toute utilité à ce contrat distinct, il faut admettre que l'assureur qui accepte de couvrir spécialement la responsabilité du garagiste, accepte par le fait même de voir exclure la garantie accordée par le contrat souscrit par le propriétaire, lorsque la responsabilité de ce dernier n'est pas retenue"*(4).

(1) Gand, 6 déc. 1965, Rev. Gén. Ass. Resp., 1966, n° 7610. Cette jurisprudence a été confirmée par Gand, 12 mars 1979, Rechtsk. Weekbl., 1979-80, 63.

(2) Civ. Bruxelles, 26 juin 1964, Rev. Gén. Ass. Resp., 1965, n° 7385, note P. DEMOULIN.

(3) Cfr. Gand, 6 déc. 1965, précité.

(4) Civ. Charleroi, 14 janv. 1966, Rev. Gén. Ass. Resp., 1966, n° 7611 ; cfr. également Civ. Bruxelles, 26 juin 1964, précité ; Just. Paix Bruxelles, 7 déc. 1978, Bull. Ass., 1979, 443.

L'argument mérite cependant d'être discuté. Faire prévaloir la garantie spéciale sur la garantie générale, c'est interpréter la volonté des parties. Le procédé est certainement légitime lorsque le concours de couvertures se présente entre les mêmes co-contractants, par exemple lorsqu'une firme a conclu, avec le même assureur, une assurance générale R.C. exploitation et une couverture spécifique R.C. pollution. Mais ici, les liens contractuels que l'on prétend interpréter l'un par l'autre ne se sont pas noués entre les mêmes parties. L'assureur du client a octroyé une couverture générale dans l'ignorance du fait qu'un jour, dans des circonstances particulières, l'assureur d'un garagiste viendrait offrir une couverture concurrente. Peut-on faire profiter le premier assureur de l'interprétation que l'on voudrait prêter aux intentions de ce second assureur ? Nous hésiterions à nous engager dans cette voie. L'assurance du garagiste ne perd d'ailleurs pas nécessairement toute portée quand on lui refuse la priorité de principe. Elle joue si le propriétaire du véhicule n'a pas respecté l'obligation d'assurance ; elle est encore susceptible de jouer, on va le voir, si l'on applique plutôt le régime de l'article 12 de la loi du 11 juin 1874.

d) Une autre manière de justifier une prévalence nécessaire de l'assurance du garagiste consiste à souligner que s'il est déjà personnellement couvert, le garagiste n'a plus d'intérêt assurable à bénéficier de l'assurance pour compte d'autrui prévue au profit des conducteurs et détenteurs du véhicule de son client (1). Poser ce problème en termes d'intérêt d'assurance, c'est à notre avis bien le poser. Mais sur ce plan, des solutions plus élaborées ont été établies par le législateur, lorsqu'il a réglementé l'hypothèse des assurances multiples (art. 12 à 14 de la loi du 11 juin 1874), et c'est à ces solutions qu'il convient de se référer.

e) La Cour de cassation, après avoir établi de manière générale que le régime des assurances multiples était applicable aux assurances de responsabilité (2), a en effet confirmé à juste titre que le problème du

(1) Comm. Verviers, 18 juin 1964, Rev. Gén. Ass. Resp., 1965, n° 7386.

(2) Cass., 18 juin 1953, Rev. Crit. Jur. B., 1954, 112, note R. LIENARD.

départage entre l'assurance du garagiste et celle du client ressortissaient à cette problématique (1). Les deux assurances couvrent en effet les mêmes conséquences dommageables, le même sinistre étant ainsi garanti par elles deux au profit de la même personne, le garagiste responsable ou son préposé.

Sur ces bases, ce serait en principe l'assurance première en date qui devrait supporter la charge du sinistre (art. 12 de la loi du 11 juin 1874). Suffit-il dès lors, pour résoudre le problème de la contribution entre assureurs, de comparer les dates respectives de souscription des deux contrats ?

Un argument ingénieux vient ici privilégier une nouvelle fois l'assurance du garagiste. L'assurance du client a certes été souscrite quelque temps avant que l'automobile ne soit confiée au garagiste, mais ce dernier n'acquiert la qualité d'assuré, à l'égard de cette assurance, qu'au moment où il devient détenteur du véhicule, c'est-à-dire lorsque le client le lui remet. Puisque c'est dans le chef du garagiste que se pose le problème de double assurance, la comparaison des dates donne donc toujours la priorité à l'assurance déjà souscrite par le garagiste (2).

Mais l'argument peut aussi être présenté dans l'autre sens : l'assurance du garagiste serait au contraire toujours postérieure à celle du client, puisqu'elle ne couvre le véhicule du client qu'au moment où ce véhicule est confié au garagiste ! Cette manière de voir a été rejetée par le tribunal de commerce de Gand (3), qui a préféré prendre en considération les dates respectives de souscription des deux polices.

(1) Cass., 4 avril 1963, Pas., 1963, I, 845 ; Cass., 2 avril 1965, Pas., 1965, I, 830.

(2) Dans ce sens, Comm. Verviers, 18 juin 1964, précité ; Civ. Charleroi, 14 janv. 1966, précité ; Just. Paix Bruxelles, 7 déc. 1978, Bull. Ass., 1979, 443.

(3) Comm. Gand, 15 oct. 1966, Rev. Gén. Ass. Resp., 1967, n° 7790, note P. DEMOULIN.

Si l'on retient cumulativement les deux faces de l'argument, on doit conclure que les deux assurances prennent effet, quant au risque couvert, au même moment, celui où le véhicule est confié au garagiste : c'est alors que l'assurance du garagiste s'applique au véhicule, c'est alors que le garagiste devient détenteur du véhicule pour l'assurance du propriétaire. Pour départager deux assurances de responsabilité illimitée (comme le sont les assurances R.C. véhicules automoteurs) ayant la même date, il conviendrait sans doute de procéder par parts viriles (1), chaque assureur prenant à sa charge la moitié du sinistre.

Mais est-ce la bonne interprétation de l'article 12 ? La date à prendre en considération est-elle celle de la prise d'effet quant au risque spécifique qui fut à l'origine du sinistre, ou ne convient-il pas d'en revenir pour chaque assurance à la date de souscription ? Cette dernière interprétation est celle d'une partie de la jurisprudence (2).

Le texte de l'article 12 paraît accréditer la thèse de l'ordre des dates de souscription : le troisième alinéa prend en effet en considération "*les assurances contractées le même jour*". Il semble que les travaux préparatoires fournissent également des arguments en ce sens (3).

Si cette interprétation est retenue, le concours entre l'assurance du client et celle du garagiste devrait être résolu en donnant la priorité à la police souscrite en premier lieu.

(1) Cfr. M. FONTAINE, Droit des assurances, n° 40.

(2) Civ. Bruxelles, 26 juin 1964, Rev. Gén. Ass. Resp., 1965, n° 7385 ; Bruxelles, 20 mars 1968, Pas., 1968, II, 182.

(3) Cfr. F. MONETTE, A. DE VILLE et R. ANDRE, Traité des assurances terrestres, II, n° 445. Cfr. également en ce sens, R. VANDEPUTTE, Inleiding tot het verzekeringsrecht, p. 144.

4. Ces discussions quelque peu byzantines paraissent avoir perdu leur actualité suite à l'insertion de plus en plus fréquente de clauses de subsidiarité dans les polices d'assurance des garagistes. La plupart de celles-ci prévoient à présent que la garantie octroyée ne jouera, quant aux véhicules des clients, qu'à défaut d'une autre assurance couvrant déjà les responsabilités liées à ces véhicules. Cette pratique résulte d'une recommandation de l'Union Professionnelle des Entreprises d'Assurances, visant à mettre fin au contentieux qui vient d'être décrit.

Une telle clause est certes inopposable à la victime, qui conserve son action contre l'assureur du garagiste (1). Mais elle est efficace au niveau de la contribution entre assureurs : elle reporte tout le poids du sinistre sur l'assureur du client, l'assureur du garagiste ayant valablement circonscrit les limites de son intervention (2). En présence d'une telle clause, le problème est résolu (3).

(1) Cass., 22 sept. 1964, Pas., 1965, I, 67 ; Cass., 11 juin 1971, Rev. Gén. Ass. Resp., 1974, n° 9228. Comp. l'arrêt ambigu du 22 mai 1967 (Pas., 1967, I, 1088) qui paraît décider en sens inverse ; il semble toutefois que la Cour mette plutôt l'assureur du garagiste hors cause sur base d'une stipulation excluant de la couverture le type de véhicules (en l'occurrence un camion) ayant causé le dommage. En sens contraire, cfr. Civ. Liège, 8 mai 1979, Bull. Ass., 1980, 117.

(2) Dans ce sens Civ. Anvers, 5 avril 1973, Rev. Gén. Ass. Resp., 1975, n° 9388, note A. ANDRIEN ; Mons, 1er juin 1983, Rev. Dr. Comm. B., 1984, 199.

(3) Il l'est pourvu que l'assurance du client ne comporte pas de clause analogue. Mais tel n'est pas le cas de la couverture générale d'assurance R.C. véhicules automoteurs. L'article 4, 3° du contrat-type donne un caractère supplétif à l'extension aux véhicules de remplacement et aux véhicules de tiers conduits occasionnellement ; il ne concerne pas la couverture du véhicule désigné.

IV. - Concours entre les assurances R.C. exploitation et R.C. véhicules automoteurs

1. Nombre de garagistes souscrivent une assurance R.C. exploitation, couvrant la responsabilité délictuelle qu'ils pourraient engager envers les tiers à l'occasion de l'exercice de leur activité. Cette police interviendrait par exemple pour couvrir le recours d'un piéton qui aurait glissé sur de l'huile de vidange répandue à l'entrée du garage. Certaines extensions de la couverture de la responsabilité contractuelle sont cependant disponibles moyennant surprime, ce qui répond évidemment à un réel besoin. Un garagiste peut ainsi assurer sa responsabilité pour les dommages occasionnés aux véhicules qui lui sont confiés, à l'occasion de leur déplacement, de leur remorquage ou de leur réparation, ou encore sa responsabilité de dépositaire à l'égard des véhicules parqués.

L'assurance R.C. exploitation exclut en principe la couverture des risques faisant l'objet de l'assurance R.C. véhicules automoteurs rendue obligatoire par la loi du 1er juillet 1956. Pour assurer cette responsabilité, le garagiste souscrit soit une police distincte, soit une clause d'extension greffée sur la police R.C. exploitation. Lorsque ces couvertures s'appliquent aux responsabilités liées aux véhicules des clients, elles entrent en concurrence avec les assurances souscrites par les clients eux-mêmes qui viennent d'être examinées.

Mais la couverture R.C. exploitation en tant que telle suscite aussi des problèmes de concours avec la couverture R.C. véhicules automoteurs, qu'il s'agisse de celle du garagiste ou de celle du client. Il y a des circonstances où l'on peut se demander si un sinistre se situe dans le champ de l'assurance automobile obligatoire, ou plutôt dans celui de l'assurance R.C. exploitation.

Le problème est vaste, et il ne concerne pas que l'activité des garagistes (1). Il se pose notamment à propos d'engins agricoles (tracteurs, moissonneuses-batteuses, etc...) et d'engins de chantier (bull-dozers, grues, etc...).

Si l'on circonscrit l'examen de la question aux difficultés qui concernent l'activité des garagistes, il semble que deux aspects principaux méritent de retenir l'attention.

2. En premier lieu, un garagiste utilise-t-il certains engins susceptibles de fournir un travail distinct de leur autre nature de véhicule ? L'on peut songer aux dépanneuses.

En réalité, d'après les critères dégagés par la doctrine (2), le risque exploitation ne paraîtrait se présenter à l'état pur que si la dépanneuse était appelée en effectuer un travail détaché de toute idée de déplacement, par exemple si son seul rôle consistait à soulever un véhicule afin de faciliter une inspection ou une réparation (3). Encore devrait-on se demander, dans ce cas-là, si l'exclusion de la responsabilité contractuelle ne trouverait pas à s'appliquer, à moins que cette exclusion n'ait été rachetée.

Dans la plupart des cas, il semble par contre que les responsabilités liées à l'usage d'une dépanneuse ressortissent à l'assurance R.C. véhicules automoteurs. Il en est évidemment ainsi, par exemple, des dommages que la dépanneuse provoquerait à des tiers au cours d'un de ses déplacements.

(1) Cfr. H. PAULUS-DE RODE, Les conflits de frontière entre l'assurance R.C. exploitation et l'assurance R.C. des véhicules automoteurs, Rev. Gén. Ass. Resp., 1980, n° 10256.

(2) Cfr. notamment H. PAULUS-DE RODE, op. cit.

(3) Comp. R. CARTON DE TOURNAI et P. VAN DER MEERSCH, Précis des assurances terrestres en droit belge, II, n° 824.

Plus délicats sont les problèmes liés aux dommages causés tant au véhicule remorqué que par celui-ci.

Le véhicule "remorqué" par une dépanneuse est-il une "remorque" au sens légal ? La question est d'importance. On sait que d'après l'article 1er de la loi du 1er juillet 1956, *"la remorque attelée ou non au véhicule est considérée comme en faisant partie"*. Il en résulte que l'assurance R.C. du véhicule tracteur couvre les dommages causés par la remorque, mais non ceux causés à celle-ci.

Cependant, on estime en général que par "remorque", il faut entendre un véhicule conçu pour être accroché à un autre qui le tire, et non le véhicule autonome qui se fait occasionnellement "remorquer" par un autre (1). Dans cette interprétation, l'assurance RC de la dépanneuse peut être appelée à indemniser les dommages subis par le véhicule dépanné (2), mais non les dommages que celui-ci a pu causer à des tiers (3). Ces derniers dommages pourraient être à charge de l'assureur RC du véhicule dépanné, qui couvre aussi le garagiste devenu détenteur.

Certaines polices garantissant la responsabilité des garagistes sont néanmoins formulées d'une manière telle qu'elles paraissent

(1) Comm. Bruxelles, 11 févr. 1967, Rev. Gén. Ass. Resp., 1967, n° 7924 ; Comm. Bruxelles, 27 août 1968, Jur. Comm. Belg., 1969, 304 ; Cass. 3 avril 1975, Rev. Gén. Ass. Resp., 1976, n° 9638 et note J.L. FAGNART.

(2) Sous réserve du problème de détermination des responsabilités respectives si le propriétaire du véhicule dépanné est resté au volant de celui-ci ; comp. Comm. Bruxelles, 4 oct. 1972, Journ. Trib., 1972, 712.

(3) Ces solutions partent du principe que le véhicule remorqué ne doit pas être considéré comme une "chose transportée" par la dépanneuse. Il en irait sans doute différemment si le véhicule dépanné était hissé sur un support en vue de son déplacement ; on devrait alors appliquer les exclusions de l'article 8, 2° et 3° du contrat-type.

considérer comme de véritables remorques les véhicules tirés par la dépanneuse (1). Ces polices couvriraient dès lors les dommages causés à des tiers par les véhicules remorqués, quitte à créer un problème de double assurance avec les couvertures RC souscrites par les propriétaires de ces véhicules (2).

3. Une autre situation où peut se poser un problème de départage entre l'assurance RC exploitation et l'assurance RC véhicules automoteurs est celle où le garagiste utilise un véhicule (qu'il lui appartienne ou qu'il soit celui d'un client) en dehors du champ d'application de l'assurance obligatoire. Qu'en est-il notamment des accidents survenus à l'intérieur même du garage ? Il est parfois affirmé que le garage est un lieu privé, et que la loi sur l'assurance automobile ne concerne que les sinistres survenus sur la voie publique.

L'affirmation doit être précisée et discutée.

D'après l'article 2 § 1 de la loi du 1er juillet 1956, l'obligation d'assurance ne concerne que les véhicules mis en circulation sur la voie publique et sur les "terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter".

Une première question est de savoir si un garage constitue certainement un endroit privé. Il n'est évidemment pas question ici des garages des particuliers, mais des locaux où les garagistes exercent leur

(1) Le garagiste, sous peine de s'exposer à un recours de la part de son assureur, doit déclarer la fonction de dépanneuse du véhicule assuré. Le dépannage professionnel ne bénéficie pas de l'article 3 al. 2 du contrat-type. Cfr. S. FREDERICQ, H. COUSY et J. ROGGE, *op. cit.*, p. 466 ; *contra*, Liège, 30 sept. 1969, *Jur. Liège*, 1969-70, 129.; comp. Comm. Bruxelles, 4 oct. 1972, précité.

(2) Dans ce sens, Liège, 30 sept. 1969, précité ; Civ. Nivelles, 18 déc. 1973, *Rev. Gén. Ass. Resp.*, 1974, n° 9315.

activité. Un tel garage n'est sans doute pas une "voie publique", mais ne peut-il s'agir d'un de ces terrains qui leur sont assimilés par la formule précitée de l'article 2 § 1 de la loi ?

La jurisprudence a distingué à cet égard entre les "garages de stationnement" et les "garages-ateliers", les premiers étant "ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter" au sens de l'article 2 § 1 (1). Une décision a porté le même jugement à propos de la piste d'accès d'une station-service (2).

L'argument perd donc sa valeur dans les garages ou parties de garages accessibles à la clientèle. Mais qu'en est-il si l'accident survient en dehors de tels lieux, par exemple dans un atelier non ouvert au public ?

On rejoint ici une vieille controverse, toujours très vivante : l'étendue spatiale de la couverture correspond-elle ou non à celle de l'obligation d'assurance ? Celle-ci ne concerne clairement que les véhicules destinés à être mis en circulation dans les lieux visés à l'article 2 § 1 de la loi. Mais une fois assuré, un véhicule n'est-il couvert qu'en ces lieux, ou la garantie s'étend-elle aux dommages survenus dans des endroits privés ?

La Cour de cassation s'est prononcée dans le sens restrictif : la garantie ne joue pas dans les lieux privés (3) ; mais les juges du fond

(1) Cass., 22 janv. 1970, Pas., 1970, I, 425. Cfr. également Bruxelles, 29 sept. 1960, Bull. Ass., 1962, 302.

(2) Comm. Bruxelles, 23 déc. 1966, Jur. Comm. Brux., 1967, 114.

(3) Cass., 22 janv. 1970, Pas., 1970, I, 245 ; Cass., 24 juin 1971, Pas., 1971, I, 1024 ; dans le même sens, Comm. Bruxelles, 9 nov. 1961, Jur. Comm. Brux., 1962, 197 ; Anvers, 26 juin 1984, Rev. Gén. Ass. Resp., 1985, 10884, note J. SCHRYVERS.

ne suivent pas toujours (1). Selon la jurisprudence de la Cour suprême, un accident survenu dans la partie privée d'un garage n'entraînerait pas la garantie de l'assurance RC automobile, mais seulement celle de l'assurance RC exploitation.

La même solution a été retenue à l'occasion du dommage causé par un véhicule automoteur, alors qu'on le déchargeait d'un camion qui l'avait transporté, comme marchandise, vers un garage où il devait être livré : ce véhicule n'était pas, au moment de l'accident, "en circulation" sur la voie publique ou sur les terrains y assimilés (2).

X X

X

L'activité des garagistes, on le voit, soulève un grand nombre de problèmes délicats liés à l'assurance RC véhicules automoteurs.

Le garagiste assure souvent ses propres véhicules sous le bénéfice du régime des plaques "marchand" ou "essai" : la couverture d'assurance présente la souplesse nécessaire à l'intérieur de limites précises

(1) Cfr. Mons, 1er juin 1983, Rev. Dr. Comm. B., 1984, 199, note P. ; Civ. Anvers, 30 juin 1983, Rev. Gén. Ass. Resp., 1985, n° 10883. Antérieurement, cfr. Just. Paix Borgerhout, 23 déc. 1966, Rev. Gén. Ass. Resp., 1968, 8025, note M. MAHIEU.

(2) Cass., 18 févr. 1972, Pas., 1972, I, 562.

mais des difficultés surgissent lorsque ces limites sont dépassées. Il convient dans chaque cas de déterminer s'il s'agit d'un cas de non-assurance ou d'un cas de recours, les stipulations conventionnelles orientant souvent les décisions.

Le garagiste devient détenteur de la voiture qui lui est confiée, et à ce titre, il bénéficie de l'assurance de ce véhicule. Ici, ce sont principalement les problèmes d'abus d'usage qui ont retenu l'attention : si l'abus devient vol, la couverture n'est plus acquise.

Lorsque le garagiste a également assuré sa responsabilité liée à l'usage des véhicules qui lui sont confiés, le problème de double couverture qui en résulte a fait l'objet de solutions fort différentes. Sur ce point, l'introduction généralisée de clauses de subsidiarité a réalisé une large pacification, au niveau de la contribution à la dette.

Enfin, la police RC exploitation du garagiste peut également entrer en concours avec la couverture RC automobile ou primer sur elle, à propos de l'activité des dépanneuses ou lorsque l'accident survient dans une partie du garage non accessible au public.

Marcel FONTAINE

Professeur à la Faculté de Droit
de l'U.C.L.