

LES FONDAMENTAUX

3^e édition

ASSURANCES DE DOMMAGES



L'ASSURANCE DES FLOTTES AUTOMOBILES

Gestion des risques, tarification
et souscription des contrats,
règlement des sinistres

Olga Mior
Jean-François Simon

L'ARGUS
de l'assurance
ÉDITIONS

SOMMAIRE

Remerciements.....	7
Introduction.....	9
Sommaire.....	13
Chapitre I – Le marché et ses acteurs.....	15
Chapitre II – L'assurance automobile obligatoire	23
Chapitre III – Les garanties d'assurance	49
Chapitre IV – La tarification des assurances flottes	113
Chapitre V – La prévention des accidents	159
Chapitre VI – La gestion de l'assurance flotte	193
Chapitre VII – La consultation de marché en assurance flotte	289
Chapitre VIII – La politique d'assurance flotte	319
Bibliographie - Sitographie.....	325
Glossaire.....	327
Lexique Français-Anglais/Anglais-Français.....	333
Collection	343
Table des matières.....	345
Index alphabétique.....	361

Chapitre II

L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE

Section I - L'obligation d'assurance	23
Section II - Véhicules soumis à l'obligation d'assurance.....	26
Section III - Le contrôle de l'obligation d'assurance.....	33
Section IV - La circulation internationale.....	37
Section V - L'obligation d'assurer.....	42

Section I - L'obligation d'assurance

I - Base légale

Par principe, instituer une obligation d'assurance s'oppose à la liberté contractuelle. Le législateur ne s'y est résolu qu'après avoir créé, en 1952, le Fonds de garantie qui se substituait aux automobilistes responsables, inconnus ou non-assurés, pour indemniser les victimes. Il s'y est résolu pourtant, après que plusieurs pays européens l'ont précédé dans cette démarche, et l'obligation faite par la loi du 27 février 1958 est devenue l'article L. 211-1 du Code des assurances.

II - Dommages visés

La garantie obligatoire de responsabilité civile doit couvrir tant les dommages subis par les tiers dans leur personne (dommages corporels*) que dans leurs biens (dommages matériels*) dès lors qu'un véhicule terrestre à moteur se trouve impliqué. La formulation ignore les dommages immatériels* tels qu'immobilisation, véhicule de remplacement, dépréciation, mais ils sont bien compris s'ils découlent d'un événement garanti (Rép. min. n° 81.359 : JOAN Q, 23 mai 2006, p. 5511).

En revanche, les dommages immatériels* qui ne résulteraient pas d'un dommage corporel* ou matériel* ne sont pas visés par l'obligation et ne figurent souvent pas dans les contrats d'assurance (exemples : cas d'un véhicule se renversant seul au passage d'une voie ferrée et générant un retard sur une ligne SNCF, carambolage sur une autoroute nécessitant sa fermeture et entraînant un manque à gagner pour l'exploitant). Les assureurs les prennent toutefois en charge (Convention IRSA*). Cependant, un dommage immatériel non consécutif à un dommage corporel* ou matériel* et causé par un événement non accidentel (exemple : gêne résultant d'un stationnement sur un bateau ou à l'entrée d'un parking) reste exclu.

III – Qui doit s'assurer ?

L'article L. 211-1 du Code des assurances fait peser l'obligation d'assurance sur la personne, physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée par la mise en circulation d'un véhicule.

Cette personne peut être :

- à titre principal, le propriétaire du véhicule ;
- l'utilisateur habituel, non propriétaire du véhicule. C'est le cas notamment lorsque le véhicule est loué à une entreprise par un loueur longue durée, le locataire ayant la charge d'assurer le véhicule. Le loueur prend soin de porter dans son contrat de location l'obligation faite au locataire de satisfaire à l'obligation d'assurance. En outre, le loueur souscrit une garantie dite « parapluie » au cas où sa responsabilité serait recherchée en cas d'absence ou de défaut de validité de l'assurance prise par le locataire ;
- un cocontractant à qui le propriétaire a transféré la charge de satisfaire à l'obligation d'assurance (Civ. 1^{re}, 4 avr. 1995 : Bull. civ. I, n° 151). Le loueur de courte durée qui remet un véhicule à l'un de ses franchisés, à charge pour celui-ci de souscrire l'assurance obligatoire, s'acquitte de son obligation en vérifiant qu'il a effectivement procédé à cette souscription mais sans être tenu de vérifier qu'il a bien réglé les primes et que la garantie ne fait pas l'objet d'une suspension pour non-paiement de la prime (Civ. 1^{re}, 8 juill. 2003, n° 00.16.547) ;
- une personne mandatée par le propriétaire du véhicule ou celui qui le met en circulation, le mandat pouvant être général ou spécial ou même encore tacite (C. assur., art. L. 112-1, al. 1^{er}). Ce sera notamment le cas d'une maison-mère souscrivant une police flotte* pour l'ensemble de ses filiales.

L'assurance peut aussi être contractée pour le compte de qui il appartiendra (C. assur., art. L. 112-1, al. 2).

IV – Défaut d'assurance

Le fait de mettre en circulation un véhicule dépourvu d'assurance ou de l'y maintenir entraîne l'application d'une amende de 3 750 € (C. route, art. L. 324-2 I). La peine est la même que l'infraction ait été commise sciemment ou par négligence. La loi sur la modernisation de la justice (n° 2016.1547, 18 nov. 2016) a prévu un train de mesures pour lutter contre le défaut d'assurance : la création d'un fichier des véhicules non assurés constitué en croisant celui des cartes grises (SIV*) et celui des parcs assurés (FVA*) (C. assur., art. L. 451-1-1 et 2), l'institution d'une amende forfaitaire pour défaut d'assurance. La détection des véhicules non assurés est effectuée au moyen de radars LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation – (CSI, art. L. 233-1-1 et L. 233-2)) et de la vidéo protection (CSI, art. L. 251-2, 10°).

Par ailleurs, le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) bénéficie :

- d'une majoration de 50 % des amendes pour défaut d'assurance (C. assur., art. L. 211-27 et R. 421-37) ;
- d'une majoration de 10 % des indemnités mises à la charge des responsables non-assurés (C. assur., art. R. 421-28 et R. 421-44). Toutefois, ce taux est ramené à 5 % lorsque l'accident a été provoqué par un véhicule utilisé par l'État ou un État étranger pour lequel a été fournie l'attestation prévue à l'article R. 211-25. Il est également ramené à 5 % des indemnités restant à leur propre charge pour les bénéficiaires d'une assurance avec franchise.

L'amende peut être assortie de peines complémentaires, parmi lesquelles la confiscation du véhicule si le contrevenant en était propriétaire. Les forces de police peuvent également immobiliser le véhicule sur place (C. route, art. L. 324-2 II et III).

Le défaut d'assurance ne peut pas simplement être déduit de la non-production de l'attestation, qui constitue une contravention de moindre importance, et le rapport des autorités doit faire clairement apparaître l'absence d'assurance (Aix-en-Provence, 16 juin 2006 : Jurispr. auto 2007. 428).

V – Véhicules appartenant à l'État

Depuis la suppression de la faculté de dérogation à l'obligation d'assurance (L. 96-314, 12 avr. 1996, art. 85, abrogeant C. assur., art. L. 211-3), l'État est la seule personne dispensée de l'obligation d'assurance, si on excepte les véhicules des États étrangers circulant en France. Les véhicules appartenant ou loués à l'État ou à des administrations publiques sont couverts par la garantie de l'État. Celui-ci agit alors comme un assureur et en supporte les obligations, notamment au regard de la loi Badinter (L. 85-677, 5 juill. 1985, JO du 6).

Se trouvent donc exonérés de l'obligation, la présidence de la République, les ministères, les administrations qui leur sont rattachées (police, gendarmerie, armée, fisc) et les établissements publics nationaux placés sous la tutelle de l'État. Cette exonération ne concerne pas les services et établissements rattachés aux régions, aux départements et aux communes, tels que les établissements d'enseignement.

L'exemption est indépendante de l'immatriculation, qu'elle soit domaniale ou civile. Chaque véhicule, affecté d'une immatriculation civile complémentaire à celle domaniale, est doté, par l'administration compétente, d'une attestation de propriété de véhicule appartenant à l'État qui lui tient lieu d'attestation d'assurance (C. assur., art. R. 211-18 et A. 211-4). Certaines administrations délivrent également dans ce cas, un certificat d'assurance apposé sur le pare-brise afin de ne pas encourir de contravention pour défaut de justificatif d'assurance.

La garantie de l'État bénéficie à ses agents lorsqu'ils sont en service mais leur est retirée lorsqu'ils utilisent le véhicule qui leur est confié pour des déplacements personnels ou en dehors des heures de service. Le lien entre l'usage et le service doit être apprécié strictement et des recours sont possibles (circ. 14 oct. 1991 relative à la gestion des parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'État, JO 16 oct.). Cependant, l'État est susceptible de confier, à titre de véhicule de fonction ou de statut, des voitures à des fonctionnaires qui sont alors dûment autorisés à les utiliser à des fins privées et doivent alors souscrire une assurance personnelle.

La dispense est levée lorsque l'État :

- donne en location un véhicule lui appartenant à une entreprise privée ;
- prend en location un véhicule pour une durée inférieure à une année car celui-ci possède une carte grise au nom du loueur. Il en est différemment lorsqu'il s'agit d'une location de longue durée (un an et plus) car le véhicule reçoit alors une immatriculation domaniale qui le place hors du champ de l'obligation d'assurance (D. n° 91-1054, 14 oct. 1991).

Cependant depuis 2018, l'État a opté pour la location longue durée et pour le recours à l'assurance privée pour une partie de ses parcs (Circ. 5767/SG, 16 févr. 2015).

Section II – Véhicules soumis à l'obligation d'assurance

I – Définition

L'article L. 211-1 du Code des assurances les définit comme « tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire 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 toute remorque, même non attelée ». Cette définition est cohérente avec celles fournies par la directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 et par le Code de la route (art. L. 110-1).

De façon plus analytique, un véhicule terrestre à moteur répond de façon cumulative aux quatre critères suivants :

- il est doté d'un moteur lui assurant une propulsion autonome, quelle que soit la force motrice. Les bicyclettes (Civ. 2^e, 7 oct. 1987, n° 86-12.553) et les véhicules à traction animale se trouvent donc exclus de la définition. Les bicyclettes à assistance électrique sont réputées ne pas correspondre à la définition car l'assistance du moteur est conditionnée à ce que son utilisateur pédale pour alimenter la batterie ;
- le conducteur doit être transporté par le véhicule. Cet aspect n'est pas explicitement traité par la définition mais la notion même de « véhicule » impliquant qu'il s'agit d'un « moyen de transport » et non d'un objet se déplaçant par ses propres moyens, la doctrine considère que cela constitue l'un des critères distinctifs. Ainsi, un motoculteur doté d'un moteur assurant sa locomotion, mais dirigé par une personne marchant à pied et se tenant derrière, n'est pas considéré comme un véhicule à moteur (Rép. min. JO Sénat, 12 déc. 1959, p. 1733 et CA Aix-en-Provence, 24 févr. 2005). S'il est attelé d'une remorque et que son conducteur se tient sur celle-ci, il devient véhicule terrestre à moteur ;
- il est destiné à circuler sur le sol. Les avions lorsqu'ils atterrissent ou manœuvrent sur une piste n'acquièrent pas la qualité de véhicules terrestres à moteur, même lorsqu'ils sont tractés par un engin, car leur finalité n'est pas la circulation sur le sol (Paris, 19 nov. 1993 : Gaz. Pal. 1994. I. 560) ;
- il n'est pas assujéti à des rails pour se déplacer. Les trains et tramways, principalement visés par cette exclusion, ressortissent de règles spéciales à la fois, pour des raisons historiques et parce que la présence de rails ne leur donne pas la maîtrise de leur direction.

Signalons cependant la récente directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 qui a modifié la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs dans le but notamment d'adapter les règles à l'arrivée sur le marché de nouveaux types de véhicules automoteurs.

Cette directive propose une nouvelle définition du véhicule terrestre à moteur devant être soumis à l'obligation d'assurance :

- a) tout véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec :
 - une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ; ou
 - un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h ;
- b) toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule visé au point a), qu'elle soit attelée ou non.

Cette directive devra être transposée dans les droits nationaux au plus tard le 23 décembre 2023, mais étant d'harmonisation minimale cette transposition ne sera pas obligatoire. Sa parution et le développement des nouvelles mobilités vont-ils ouvrir une discussion pouvant à terme aboutir à une évolution de notre droit ?

Pour certaines flottes d'entreprises, la qualification des véhicules revêt un caractère particulièrement délicat car leur activité nécessite des engins très particuliers (entretien d'espaces verts, entreprises de construction, parcs d'attraction, véhicules aéroportuaires, etc.) ou des véhicules originaux utilisés à des fins promotionnelles.

Aussi, les véhicules d'une entreprise peuvent-ils être classés en trois catégories :

- ceux qui répondent en tout temps à la définition du véhicule terrestre à moteur et sont donc soumis à l'obligation d'assurance. Exemples : voiture, camion, motocyclette ;
- ceux qui ne satisfont pas les quatre critères exposés ci-dessus et dont la garantie est du ressort de l'assurance responsabilité civile générale. Exemples : train, réseau de transport de courrier ou de fournitures interne à l'entreprise ;
- ceux qui ont alternativement l'une ou l'autre qualité, selon qu'ils utilisent la fonction de locomotion ou agissent comme des « outils » lors de l'accident. Ils sont donc bien assujettis à l'obligation d'assurance mais il convient de prévoir pour eux une couverture responsabilité générale. Exemples : pelleteuse mécanique, chariot élévateur, engin agricole.

II – Intérêt de la distinction

Il est très rare que les tribunaux aient à se prononcer sur la qualification de véhicule terrestre à moteur en dehors d'un sinistre. Pourtant, c'est avant qu'il convient d'avoir fait la démarche de déterminer si le bien d'exploitation relève ou non de l'assurance automobile obligatoire.

Le régime protecteur institué par la loi Badinter* incite les victimes d'accident de la circulation à rechercher l'application de cette loi même lorsqu'elles s'adressent à un assureur de responsabilité civile générale. Lorsqu'elles y parviennent, les conséquences peuvent se révéler pénalisantes pour l'entreprise ou l'organisme. En effet, la reconnaissance du bien d'exploitation comme véhicule terrestre à moteur a pour conséquences :

- une absence d'assurance : faute d'être parmi les véhicules déclarés, il est exclu de la police automobile sans pour autant être couvert par la responsabilité civile exploitation qui exclut les dommages causés par les véhicules terrestres à moteur ;
- la victime peut se prévaloir de la loi Badinter* qui institue :
 - une responsabilité présumée dès lors que l'implication du véhicule dans l'accident est démontrée. Celle-ci peut être retenue même sans contact entre le véhicule et la victime, et il ne peut y avoir de possibilité d'exonération qu'en cas de faute de la victime conductrice ou de faute inexcusable, si elle n'était pas au volant d'un véhicule,
 - une offre d'indemnisation dans les délais fixés par la loi.

III – Véhicules concernés

Outre ceux dont l'assujettissement à l'assurance obligatoire est évident, citons :

- matériel autoporté d'entretien des espaces verts tel qu'une tondeuse à gazon : le conducteur se trouvant assis sur un siège placé sur l'engin, la qualification de véhicule terrestre à moteur est retenue (Civ. 2^e, 24 juin 2004, n° 02-20.208) ;
- nacelle auto-portée (Crim., 15 janv. 2008, n° 07-80.800 : Dalloz actualités, 15 février 2008) ;
- les vélos électriques (à ne pas confondre avec les vélos à assistance électrique (VAE))

- kart utilisé hors d'une compétition (Crim., 29 juin 1999, n° 98-84.981) ;
- trolleybus qui est explicitement désigné par la définition et qui n'est pas astreint à circuler sur des rails (Civ. 2^e, 29 mai 1996 : RCA 1996. Comm. 278) ;
- train d'agrément mis en place dans un lieu touristique : lorsque l'engin n'est pas assujéti à un réseau ferré, il est visé par l'obligation d'assurance ;
- fauteuil roulant électrique. Cependant, la qualification de véhicule terrestre à moteur n'est pas toujours retenue par la Cour de cassation lorsqu'il s'agit d'indemniser le conducteur en situation de handicap dudit fauteuil (Civ. 2^e, 6 mai 2021, n° 20-14.551). Dans son arrêt, la Cour a notamment souligné que « par l'instauration de ce dispositif d'indemnisation sans faute (nb loi 5 juillet 1985), le législateur, prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap » ;
- les EDPM (engin de déplacement personnel motorisé) : la réglementation a évolué pour encadrer leur usage et leur circulation (Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 (JO du 25 oct. 2019)). L'article R. 311-1 du Code de la route définit la typologie de ces véhicules comme suit :
 - véhicule sans place assise, à l'exception des gyropodes pouvant être équipés d'une selle conformément au § 71 de l'article 3 du règlement européen n° 168/2013,
 - conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne,
 - dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises,
 - équipé d'un moteur non thermique,
 - dont la vitesse maximale (norme constructeur) est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h.

La FFA a confirmé l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile de ces nouveaux engins de déplacement motorisés (EDPM). Exemples d'EDPM : Gyroroue, Overboard, Gyropode, trottinette électrique.

L'usage de la trottinette électrique s'est largement répandu, notamment en milieu urbain grâce au développement du free-floating (mise à disposition en libre-service sans station fixe). Cette micro-mobilité vient utilement compléter l'offre de transport, mais le partage de la route s'avère difficile. L'expérience récente fait ressortir une hausse importante du nombre d'accidents avec, dans la moitié des cas, des dommages corporels, avec des séquelles parfois graves.

Il convient de se pencher sur les VAE (Vélo à assistance électrique) : ils répondent à des critères très précis et ne rentrent pas dans la catégorie des EDPM et ne sont donc pas considérés comme des véhicules terrestres à moteur soumis à l'obligation d'assurance.

Ce sont des cycles si la puissance est inférieure à 250 watts et qu'ils répondent à l'ensemble des critères suivants :

- le démarrage s'effectue avec les pédales ;
- le moteur doit s'arrêter dès que le cycliste arrête de pédaler ;
- le moteur doit stopper son action lorsque la vitesse atteint 25 km/h ;
- la coupure du moteur doit intervenir si l'un des freins est actionné ;
- l'engin ne doit pas être équipé de poignées d'accélération, d'interrupteur ou de tout autre dispositif permettant au vélo d'avancer seul ;
- la puissance nominale du moteur ne doit pas dépasser 250 watts.

Pour satisfaire à la loi LOM et donner une bonne image auprès des collaborateurs mais aussi des clients et usagers, les entreprises et les administrations mettent de plus en plus à la disposition de leurs salariés des VAE. Il convient de leur fournir une offre d'assurance adaptée.

IV – Les véhicules de l'avenir

Le 8 juin 2022, le Parlement européen a voté la fin des véhicules thermiques en 2035, ouvrant ainsi la voie au développement des véhicules électriques. L'augmentation de l'autonomie des batteries et les soucis écologiques promettent une conversion des parcs automobiles vers l'électrique dans un proche avenir. Ceux-ci répondent en tous points à la définition du véhicule terrestre à moteur ; en revanche, ne disposant pas encore de suffisamment de base statistique, les assureurs tâtonnent encore sur l'application d'une tarification adaptée.

Le moteur à hydrogène est également prometteur.

Concernant les véhicules autonomes, les niveaux d'autonomie sont classés de 0 à 5 :

- niveau 1 : aides à la conduite ;
- niveau 2 : autonomie partielle puisque le véhicule peut accélérer, freiner et se diriger dans certaines circonstances ;
- niveau 3 : autonomie plus avancée mais conditionnée au fait que le conducteur puisse reprendre le contrôle du véhicule à tout moment ;
- niveau 4 : autonomie élevée avec une intervention humaine seulement dans des situations complexes ;
- niveau 5 : autonomie complète.

En Europe, depuis le 14 juillet 2022, les véhicules équipés d'un système de pilotage automatique dit "de niveau 3" sont en mesure de rouler en autonomie de niveau 3 dans les zones autorisées. En France, le décret autorisant la conduite autonome de niveau 3, paru au Journal officiel en juillet 2021, a pris effet depuis le 1^{er} septembre 2022.

Nous assistons également au développement de véhicules autonomes destinés à des usages professionnels, comme les engins industriels et agricoles.

Il est vraisemblable que lorsque ces véhicules autonomes seront largement répandus nous assisterons à une réduction du nombre d'accidents mais en contrepartie à une augmentation de leur complexité. La question du partage de responsabilité entre un conducteur qui n'a plus la maîtrise complète de son véhicule et les différents intervenants (constructeur de véhicule, de logiciel, de système d'exploitation, équipementiers, réseau de transmission et gestionnaire de données) dans la fabrication du véhicule va en effet se poser avec acuité.

V – Véhicules non concernés

A contrario, certains engins ou véhicules ne sont pas visés par l'assurance. À titre d'exemples :

- pont roulant doté d'une cabine de commande : la présence de rails disqualifie ce type de matériel ;
- locotracteur installé dans la cour d'une usine et utilisé pour transporter des marchandises ou des matières lourdes : exclu également de l'obligation pour la même raison. Cependant, on rencontre des engins conçus pour rouler sur rails mais équipés pour s'en abstraire et circuler sur le sol qui deviennent dans cette situation des véhicules terrestres à moteur ;
- voiture électrique évoluant sur piste dans un manège d'enfants : ce n'est pas tant le véhicule qui se trouve disqualifié mais le lieu où il est utilisé qui est retenu (Civ. 2^e, 4 mars 1998 : JCP 1999. I n° 137, note A. Favre Rochex). Le même véhicule utilisé sur la voie publique serait

qualifié de véhicule terrestre à moteur (motocyclette jouet mêlée à la circulation publique : Douai, 3^e ch., 29 juin 2000). Cet exemple met en lumière un critère supplémentaire qui est à considérer lorsque certains véhicules ont une utilisation permanente hors des lieux accessibles à la circulation publique ;

- dameuse à moteur guidée à la main par un ouvrier se tenant à ses côtés : le moteur imprime une vibration qui permet le damage et le déplacement de l'engin, mais il ne peut être qualifié de véhicule faute de transporter son conducteur (Civ. 2^e, 20 mars 1996 : RGDA 1996. 650, note A. Favre Rochex) ;
- VAE (se reporter au point III ci-dessus).

VI – Engins

Les engins sont conçus pour effectuer un travail en ayant la faculté de se déplacer de façon autonome. Ils ont alternativement, voire simultanément, la qualité d'«outil» et celle de véhicule terrestre à moteur. Si le dommage est causé par le déplacement de l'engin, par un de ses organes dédiés à la locomotion (chenilles par exemple) ou par son stationnement même, il sera considéré comme véhicule. Lorsque l'accident est imputable à un organe de travail (godet, bras articulé, lame), il perd cette qualité. Il convient donc de les assurer à la fois, comme des véhicules à moteur dans la cadre d'une assurance automobile et au sein d'une garantie de responsabilité civile exploitation (dans le contrat automobile ou distinctement). Le problème de la qualification sera à résoudre en fonction des circonstances lorsque l'accident surviendra.

Vont donc devoir être déclarés parmi les véhicules à garantir :

- les engins de manutention (transpalette, chariot élévateur, etc.) même si ceux-ci ne circulent pas sur des voies ouvertes à la circulation publique (chariot élévateur circulant dans un entrepôt : Civ. 1^{re}, 27 févr. 2001, n° 99.12.163) ;
- les engins de chantier automoteurs (bulldozer : Civ. 2^e, 30 juin 2004 : Jurispr. auto 2004. 480 ; pelle mécanique : Civ. 2^e, 5 juill. 2006, n° 03.20.085) ;
- les engins agricoles automoteurs : tracteurs (Civ. 2^e, 25 juin 1986 : D. 1987, Somm., p. 871), moissonneuses-batteuses (Civ. 2^e, 10 mai 1991, n° 90-11.377, Claude c./Vergne : RCA 1991, comm. n° 284) ;
- les matériels d'entretien d'espace vert dès lors qu'ils répondent à la définition du véhicule terrestre à moteur et notamment, lorsqu'ils sont autoporteurs et dotés d'un moteur de propulsion ;
- les matériels d'entretien des pistes de ski : chasse-neige, engin automoteur de damage des pistes (Grenoble, 9 févr. 1987 : D 1987. Jur. 246) ;
- tout autre engin répondant à la définition de véhicule terrestre à moteur (drague : T. confl., 20 févr. 1960 : JCP 1960. II. 246).

VII – Remorques

Les remorques et semi-remorques sont assimilées aux véhicules terrestres à moteur et, à ce titre, sont également visées par l'obligation d'assurance (C. assur., art. L. 211-1).

Il convient de distinguer toutefois :

- les remorques qui sont conçues pour être tractées et qui conservent la qualité de véhicules terrestres à moteur même dételées.

Les remorques de moins de 500 kg, ne sont pas soumises à immatriculation : en circulation, elles sont garanties sans déclaration préalable par l'assurance du véhicule tracteur ; hors circu-

lation, elles sont garanties au titre du contrat RC Vie privée pour le particulier, RC Professionnelle pour les entreprises qui en ont la garde.

Les remorques dont le PTAC est compris entre 500 et 750 kg sont soumises à immatriculation et devraient être déclarées à l'assureur du véhicule tracteur pour être garanties tant en RC circulation que hors circulation, et bénéficier de leur propre carte verte. Une tolérance des assureurs permet souvent de les garantir sans cette déclaration.

Les remorques de plus de 750 kg sont soumises à immatriculation et obligation d'assurances. Pour être tractées, elles sont toutefois soumises à la détention d'un permis spécifique ;

- les engins tractés (compresseur, bétonnière, engin agricole) qui ne présentent cette qualité que lorsqu'ils sont tractés. Dételés, ils sont considérés comme des matériels non automoteurs et ne relèvent pas de l'assurance automobile.

En tout état de cause, il convient de les déclarer tous à l'assureur, même si leur utilisation est cantonnée au site de l'entreprise, sans circulation sur des voies ouvertes à la circulation publique. D'une part, un visiteur extérieur à l'entreprise (inspecteur du travail, client, fournisseur, etc.) peut être heurté et d'autre part, les salariés peuvent demander un complément d'indemnisation si l'accident dont ils ont été victime résulte d'une faute inexcusable de l'employeur (CSS, art. L. 452-2).

A - Remorques non désignées

Les transporteurs ont intérêt à faire introduire dans leur contrat d'assurance une clause par laquelle les véhicules désignés sont susceptibles de tracter des remorques ou semi-remorques non désignées.

Modèle de clause

« Les garanties "dommages causés à autrui" et "protection juridique circulation" (arts. X et Y des dispositions générales) sont étendues, sans qu'il soit besoin de déclaration préalable, à toute remorque ou semi-remorque non désignée aux dispositions particulières, appartenant ou non au Souscripteur ou à ses filiales, quel que soit leur poids. »

Ainsi, ils peuvent, sans s'exposer à une non-garantie en responsabilité en cas d'omission de déclaration, circuler avec une remorque récemment acquise, louée ou confiée par un tiers. Dans le cas de la location, il est d'usage de louer la remorque avec une garantie de dommages mais sans assurance responsabilité civile.

B - Remorques confiées

À l'inverse, il est fréquent qu'un transporteur confie à un tractionnaire une semi-remorque à acheminer. L'assurance souscrite par le transporteur suit la semi-remorque et interviendra, selon les conventions entre assureurs, pour moitié dans le coût des sinistres causés aux tiers, dégradant les résultats statistiques* de la police. Aussi, est-il souhaitable de transférer la charge de l'assurance sur le tractionnaire le temps du transport en rédigeant une clause du contrat de transport ainsi conçue :

Modèle de clause

« Le tractionnaire déclare avoir souscrit un contrat satisfaisant à l'obligation d'assurance visée à l'article L. 211-1 du Code des assurances couvrant les dommages corporels sans limitation de somme et ceux matériels causés à autrui et engageant sa responsabilité civile pour une somme au moins égale à 100 000 000 €. Cette assurance s'exerce tant pour ses véhicules tracteurs que pour les remorques et semi-remorques qui lui seront confiées dans le cadre de ce contrat. Il s'engage à maintenir cette assurance et à en payer les primes aux échéances convenues avec son assureur.

Le transporteur a la faculté de demander au tractionnaire, à tout moment, de justifier de cette souscription et de la validité de la garantie. Les parties conviennent, qu'en cas de sinistre survenant pendant que le tractionnaire a la garde de la ou des remorques ou semi-remorques, cette assurance prendra en charge les dommages causés aux tiers sans appel d'aucune sorte à l'assurance du transporteur et sans demander la garantie du transporteur ».

Dans sa propre police, le transporteur fait introduire une clause écartant le cumul d'assurances (C. assur., art. L. 121-4) qui pourrait être invoqué par la victime d'un accident impliquant l'attelage :

Modèle de clause

« Le transporteur déclare qu'il est susceptible de confier des remorques ou semi-remorques à des tractionnaires qui sont conventionnellement tenus de les faire couvrir pour les dommages causés à autrui par leurs assurances propres pendant le temps où ils en ont la garde. En conséquence, la présente police ne garantit pas les conséquences pécuniaires de leur responsabilité civile, en circulation et hors circulation, du fait de ces remorques ou semi-remorques.

Toutefois, la garantie "dommages causés à autrui" de la présente police reste maintenue au profit exclusif du transporteur et de ses filiales dans les cas où leur responsabilité propre serait recherchée et notamment, en cas de défaut d'entretien des organes des remorques ou semi-remorques ou si l'assurance du tractionnaire se révélait inopérante ou insuffisante. »

C - Ensemble routier

Les «trains routiers» (C. route, art. R. 311-1) dont la remorque ou semi-remorque repose sur un avant-train sont soumis à des dispositions spéciales. Celles-ci disposent (C. assur., art. R. 211-4.1) que les personnes lésées peuvent agir directement, à leur choix, contre l'assureur du tracteur ou contre celui de la remorque lorsque ce sont deux sociétés distinctes. L'assureur, ainsi actionné, gère et règle le dommage pour le compte commun et possède un recours en contribution contre l'autre assureur.

En pratique, les assureurs tentent de privilégier la procédure prévue par la Convention IRSA* qui n'amène aucun déficit de service ou d'indemnisation pour la victime (V. Chap. 6). Cette convention prévoit la gestion du sinistre par l'assureur du tracteur avec un recours selon un pourcentage forfaitaire, en relation avec le poids de la remorque, contre l'autre assureur (Convention IRSA*).



L'ASSURANCE DES FLOTTES AUTOMOBILES

L'intérêt pour les flottes automobiles va croissant, y intégrant de nouveaux acteurs. L'assurance est une composante essentielle du budget automobile. Elle revêt une complexité certaine et emprunte autant à la technique qu'au juridique. Cet ouvrage répond de façon didactique aux problématiques d'assurance des flottes automobiles que rencontrent les différents publics de professionnels concernés par cette matière.

Pour l'entreprise ou la collectivité disposant d'une flotte automobile, l'ouvrage apporte une connaissance du champ des assurances automobiles obligatoires et facultatives, un inventaire des points à examiner pour apprécier la pertinence d'une offre ou des garanties en cours, des propo-

sitions de montages de garanties et de formules « d'auto-assurance » permettant d'optimiser le budget d'assurance, des conseils pour mettre en place un plan de prévention ainsi que les modalités opérationnelles pour lancer une consultation de marché ou construire un programme international.

Les opérateurs d'assurance (assureurs et intermédiaires) y trouveront, pour leur part, des outils et modèles afin d'étudier les risques des clients, proposer une offre d'assurance adaptée ou rechercher les informations juridiques et pratiques nécessaires à la gestion du contrat et des sinistres. Les auteurs, spécialistes du secteur, ont souhaité en faire un ouvrage de référence aisé à consulter.

*Titulaire d'une maîtrise en droit privé de la faculté de droit d'Aix-en-Provence et diplômée de l'Institut des assurances d'Aix-en-Provence, **Olga Mior** a acquis une expérience complète en assurance des flottes automobiles. Après une première expérience en gestion des sinistres matériels et corporels au Fonds de garantie automobile, elle a rejoint le monde du courtage en tant que responsable de souscription. Au contact de ses clients, elle a souhaité « passer de l'autre côté de la barrière » en devenant Risk Manager pour Hertz Longue et Courte durée. Elle possède ainsi une connaissance approfondie des besoins clients, qui lui est utile aujourd'hui dans sa fonction de Directrice technique Flottes automobiles d'une compagnie d'assurance, et également au sein de l'Éco-Système Mobilité qu'elle a rejoint.*

*Diplômé de l'IPA, **Jean-François Simon** a débuté et mené toute sa carrière au sein d'une compagnie d'assurance, comme gestionnaire production puis comme souscripteur Flottes et Garages dans le service dédié aux flottes et aux particuliers. Il a ensuite pris la responsabilité du service de souscription Flottes et Garages. Enfin, il a contribué à la création d'un Éco-Système dédié aux mobilités.*

www.editionsargus.com

ISBN 978-2-35474-403-8



9 782354 744038