



N/REF : **CIRCULAIRE N°6/2013**

Objet : Circulaires ensembles articulés 2013

Paris, le 11 avril 2013

Madame, Monsieur,

Le Bureau central français et les gestionnaires sont souvent questionnés par leurs homologues étrangers sur le règlement des sinistres internationaux impliquant des trains routiers étrangers, notamment sur l'application du décret n°2007-118 du 19 juillet 2007.

La présente circulaire a pour objet de refaire le point sur cette question, afin de préciser quel est l'interlocuteur compétent. Les circulaires n° 4 du 7 mars 2005 et du 10 avril 2006 sont abrogées.

La circulaire envisage les deux situations suivantes :

- 1) celle d'un accident dont serait responsable en France un train routier dont un élément ou tous les éléments sont immatriculés dans un pays du système carte verte
- 2) celle d'un ressortissant étranger, victime en France d'un accident causé par un train routier dont un élément ou tous les éléments sont immatriculés dans un pays de l'Union européenne

#### **1. Les règles applicables à l'assurance des trains routiers.**

A titre préliminaire, il doit être rappelé à nos interlocuteurs étrangers qu'il convient de ne pas confondre les règles de la responsabilité et les règles de la garantie et que le décret de 2007 n'a pas changé les règles de responsabilité.

##### **❖ Un train routier ou un ensemble articulé forment un seul véhicule, aux termes du code de la route :**

Aux termes de l'article L 110-1 du code de la route, le terme remorque désigne « *tout véhicule **destiné à être attelé** à un autre véhicule* ».

Aux termes de l'article R 311-1 du code de la route,

- un « train routier » est « **un ensemble constitué d'un véhicule à moteur auquel est attelée une remorque ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train** »
- un « véhicule articulé » est « **un ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque** ».<sup>1</sup>

**Dès lors que la remorque est attelée elle devient un élément d'un train routier ou d'un véhicule articulé.**

<sup>1</sup> Par convention, on n'emploiera ici que l'expression « train routier », sachant que les mêmes solutions prévalent pour un « véhicule articulé ».

### ❖ **Tous les éléments du train routiers doivent être assurés :**

L'article L 211-1 du code des assurances institue une obligation d'assurance qui pèse sur tous les composants du train routier. La remorque doit être assurée, qu'elle soit attelée ou non et en circulation ou non (ce qui n'est pas le cas dans tous les pays du système carte verte).

L'attelage peut être soit couvert par une police unique, comportant deux risques différents, soit par deux polices différentes.

### ❖ **L'article L 211-1 du code des assurances détermine sur qui pèse la charge de l'indemnisation :**

Aux termes de cet article, l'obligation pèse sur toute personne dont la responsabilité peut être engagée du fait de dommages dans la réalisation desquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur.

Depuis le décret du 19 juillet 2007 la victime dispose d'un droit d'action directe soit contre l'assureur du tracteur, soit contre l'assureur de la remorque. Il s'agit d'une facilité qui est accordée à la victime. L'assureur saisi de l'action doit garantir la responsabilité de l'ensemble articulé à l'égard de la personne lésée pour le compte de qui il appartiendra. Il dispose « le cas échéant d'un recours contre toute autre partie qui porterait finalement la responsabilité des dommages ».

**Cela signifie que le correspondant de l'assureur d'une remorque saisi par une victime, ne peut renvoyer cette victime vers un autre assureur/correspondant/bureau.**

Il est rappelé que lorsqu'un véhicule étranger est impliqué dans un accident de la circulation en France, c'est le droit commun qui s'applique et non les conventions conclues entre assureurs français. L'assureur du responsable doit supporter la charge finale de l'indemnisation.

## **2. Le règlement des sinistres survenus en France et impliquant un ensemble articulé.**

**Le régleur pour compte diffère selon :**

- que l'ensemble ou des parties du train routier sont stationnés dans des pays avec lesquels la France a des relations basées sur la présomption d'assurance (« stationnement habituel ») ou sur la carte verte ;
- que les composants du train sont ou non assurés ;
- que les composants du train sont ou non identifiés

**Les deux tableaux joints se proposent un panorama sur le règlement :**

- ***des accidents dont serait responsable en France un train routier étranger (annexe 1)***
- ***des accidents causé par un train routier dont serait victime en France un résident dans un pays de l'Union européenne (annexe 2)***

**(NB : afin que le panorama soit complet, y sont ajoutés les cas d'accidents causés en France par des ensembles articulés français)**

### 3. Les recours

Les questions des interlocuteurs étrangers portent souvent sur les possibilités de recours de l'assureur qui a payé pour le compte de qui il appartiendra et leur organisation.

Ils doivent être informés qu'il n'existe pas de règles de partage de l'indemnisation entre assureur de la remorque et assureur du tracteur applicable aux accidents impliquant un véhicule étranger, les conventions conclues entre assureurs français ne s'imposant aux assureurs étrangers (ce qui est souvent sous-jacent à leurs questions). Les recours s'effectuent selon le droit commun, ou, le cas échéant en fonction des conventions entre assureurs étrangers si les deux parties de l'ensemble sont assurées par des assureurs partie à la même convention. Il n'est pas possible de leur donner d'autres précisions.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**La Directrice,**



**Françoise DAUPHIN**