

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



**ÉTUDE SUR LA RÉDUCTION DE LA SINISTRALITÉ EN
MATIÈRE DE TRANSPORT ROUTIER DE
MARCHANDISES**

**Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit des
transports terrestres**

par

Florian FASSY

Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENTS

Je remercie chaleureusement Monsieur le professeur Cyril Bloch ainsi que l'ensemble des intervenants du CDMT, pour leurs nombreux conseils et la disponibilité qu'ils m'ont consacrés durant la rédaction de ce mémoire.

Ce travail n'aurait pu être mené à bien sans l'accueil et l'intérêt que m'ont témoignés l'ensemble des professionnels du transport, de la logistique et des assurances qui ont pris le temps de répondre à mes questions et d'orienter mes recherches.

Au terme de ces remerciements, je tiens à exprimer toute ma gratitude à celles et ceux qui me sont chers et qui m'ont volontiers apporté leurs aides ; avec une affection particulière pour Pauline Caudéran qui fût d'un grand soutien tout au long de ce travail.

SOMMAIRE

PARTIE PRELIMINAIRE - L'ENVIRONNEMENT OPERATIONNEL DU TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISE p.12

TITRE I – LES ASSURANCES p.13

Chapitre I – Les opérateurs d'assurance p.13

Chapitre II – la couverture des risques et l'indemnisation p.20

TITRE II – LES INTERVENANTS DU TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISES p.29

Chapitre I – Les intervenants direct au contrat de transport p. 29

Chapitre II – Les autres intervenant p.33

PREMIERE PARTIE – LES RISQUES AFFERENTS AUX TRANSPORTS ROUTIER DE MARCHANDISES p.36

TITRE I – LES RISQUES DE L'OPERATION DE TRANSPORT p.36

Chapitre I – Un environnement mobile p.36

Chapitre II – L'exposition de la marchandise aux risques routier p.46

TITRE II – LA RESPONSABILITE DU TRANSPORT VIS-A-VIS DE SES CLIENTS p.51

Chapitre I – L'obligation de résultat p.52

Chapitre II – La primauté des rapports commerciaux p.55

DEUXIEME PARTIE – LA REDUCTION DU TAUX DE SINISTRALITE p.58

TITRE I – CARACTERISATION DE « L'AUTO-ASSURANCE » p.58

Chapitre I – Qu'est-ce que « l'auto-assurance » ? p. 58

Chapitre II – Bénéfices d'une bonne gestion de la sinistralité p.69

TITRE II – LA GESTION DE « L'AUTO-ASSURANCE » DANS L'ACTIVITE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES p.73

Chapitre I – En matière de sinistre matériel p.73

Chapitre II – En matière de litige marchandise p.90

TABLE DES ABRÉVIATIONS

BTL.	Bulletin des transports et de la logistique
C. assur.	Code des assurances
C. civ.	Code civil
C. com.	Code de commerce
C. route.	Code de la route
C. transp.	Code des transports
CA.	Cour d'appel (formations judiciaire)
Cass. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e civ.	Première, Deuxième, Troisième chambre de la cour de Cassation
Cass. Ch. Réunies	Chambres réunies de la Cour de cassation
Cass. Com.	Chambre commerciale de la cour de cassation
CJCE – CJUE.	Cour de justice des communautés européennes ; désormais : Cour de justice de l'Union européenne
CMR.	Convention de Genève relative au contrat de transport international de marchandises par route
Dir.	Directive
FCO.	Formation continue obligatoire
FIMO.	Formation initiale minimal obligatoire
IRSA.	Convention d'indemnisation directe de l'assuré et de recours entre sociétés d'assurance automobile
PTAC.	Poids total autorisé en charge
T. com.	Tribunal de commerce
TGI.	Tribunal de grande instance
OCDE.	Organisation de coopération et de développement économiques
UTI.	Unité de transport intermodal

INTRODUCTION

1 - Présentation. L'an dernier, plus de 554 028 entreprises¹ ont été créés. Parmi elles, près de 34 000 sont des sociétés de transport². Derrière ce probant dynamisme se trouve une activité particulièrement difficile et concurrentielle.

Dans ce contexte, les transporteurs s'exposent à de nombreux risques et à une forte sinistralité. L'enjeu sera de déterminer l'articulation la plus cohérente entre le contrat d'assurance et le traitement des sinistres afin de diminuer la prime annuelle d'assurance tout en conservant une marge de sécurité suffisante.

De manière à remplir cet objectif, tout transporteur se doit d'appréhender les risques liés à son activité et de surcroît, d'acquérir des compétences dans le domaine des assurances. Une mauvaise maîtrise de ses éléments risque de mettre à mal les affaires de l'entreprise et d'engager sa pérennité.

2 - Economie du transport de marchandise par route. Au cours de l'année 2015, près de 281 milliards de tonnes-kilométriques³ ont été acheminé par des transporteurs routiers de marchandise en France. En 2005, le nombre de tonne-kilométrique atteignait les 314 milliards, soit une baisse du volume de plus de dix pourcents.

Cette diminution est à la fois le résultat mais aussi la cause de nombreuses mutations d'un secteur qui a connu de profonds changements en l'espace de quelques années.

¹ F. Bonnetête, Les créations d'entreprises en 2016, Insee Première, n°1631, janvier 2017.

² F. Bonnetête, Les créations d'entreprises en 2016, Insee Première, n°1631, janvier 2017.

³ Ministère de la transition écologique et solidaire, Chiffres clés du transport édition 2017, p. 29.

Sensible aux fluctuations de l'économie, le transport de marchandise par route est très réactif aux variations des échanges. De plus l'activité présente la particularité de faire figure de « mauvais élève » écologique permettant aux autres transports terrestres de bénéficier d'avantages conférés par les pouvoirs publics pour favoriser le développement durable.

Pour autant, sur 323 milliards de tonne-kilométriques, le transport intérieur terrestre de marchandises est largement dominé par le transport routier qui détient plus de quatre-vingt-sept pourcents des parts⁴.

3 – La pérennité du transporteur liée à l'assurance. Il existe entre les activités d'assurance et de transport un véritable lien qui est apparu dès leurs apparitions. De manière générale, une entreprise de transport de marchandise ne peut garantir sa pérennité sans bénéficier de garanties.

De fait, un transporteur routier doit impérativement s'assurer contre les dommages qu'ils pourraient causer aux usagers de la route ou bien que ses véhicules pourraient subir. Il devra également se protéger à l'égard des manquements aux contrats qui pourront lui être reprochés.

Pour ce faire, les entreprises d'assurances garantiront les opérateurs de transports de marchandises contre le paiement d'une prime, calculée sur la base de plusieurs indicateurs dont le caractère sinistrogène de l'activité et la sinistralité de l'entreprise.

4 – le caractère sinistrogène du transport routier. Le transport routier présente la caractéristique d'être exposé à un grand nombre de risques. En conséquence, les primes seront naturellement plus élevées pour un

⁴ Ministère de la transition écologique et solidaire, Chiffres clés du transport édition 2017, p. 28.

transporteur routier de marchandise. Ce facteur poussant à la hausse les tarifs s'explique par de multiples raisons mis en exergue par la pratique.

En raison d'un environnement composé d'un grand nombre d'éléments pouvant engendrer un sinistre et d'une législation inexorable, la responsabilité du transporteur routier est fortement exhibée.

Concernant la responsabilité lors des accidents de la circulation, le contexte juridique fût loin d'être un long fleuve tranquille. Jusqu'à l'arrêt « *Desmares* »⁵ qui imposa que cette faute revêt les caractères de la force majeure, tout conducteur impliqué dans un accident était en mesure d'exonérer sa responsabilité en invoquant la faute de la victime.

C'est véritablement avec la loi du 5 juillet 1985 « *tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation* » dite loi Badinter⁶ qu'un véritable régime spécial fût instauré. De fait, en vertu de cette loi, tous dommages provoqués à un tiers lors d'un accident de la circulation sera à la charge du transporteur (et par conséquent de son assureur). Peu importe que le conducteur n'ait pas commis de faute⁷ à partir du moment où il y'a une collision⁸ impliquant un véhicule terrestre à moteur.

Il peut également arriver qu'un accident causé par un camion ne relève pas d'un accident de la circulation, le faisant entrer dans le régime de la responsabilité du fait des choses prévu par l'article 1242 du Code civil (anciennement article 1384 alinéa 1^{er}). C'est notamment la notion de garde de la chose qui va trouver un réel intérêt en droit du transport routier avec tous les usages de la pratique qui en découle (prêt de remorque, de caisse mobile, etc).

⁵ Cass. 2e civ, 21 juill. 1982, n°81-12.850.

⁶ Loi n° 85-677, 5 juill. 1985, JO 6 juill.

⁷ Cass. 2e civ, 17 déc. 1998, n°97-16.813.

⁸ Cass. 2e civ. 23 mars 1994, n°92-14.296.

A titre d'exemple, une remorque mise à disposition par le transporteur à l'un de ses sous-traitants, qui, lors d'une mise à quai endommage un immeuble. Qui sera désigné responsable du fait de la remorque ? Le transporteur qui est présumé gardien du fait d'être propriétaire⁹ de la remorque ? Ou est-ce le sous-traitant qui remplit les définitions de la garde matérielle posée par l'arrêt « *franck* »¹⁰ ? Bien entendu, il y'a un transfert de garde qui s'opère dès la remise effective de la chose faisant perdre au propriétaire l'usage, le contrôle et la direction¹¹ de la remorque.

Outre les questions sur la responsabilité personnelle du conducteur réglée par l'article 1242 alinéa 5 du Code civil, d'autres enjeux sur la responsabilité d'un transporteur routier pourraient intervenir. Notamment celui des véhicules automatisés avec l'arrivée futur des transports routiers effectués par des véhicules automatiques (exemple : European Truck Platooning Challenge / Véhicule Uber « *Otto* »).

Enfin, l'activité du transport routier de marchandise est une activité risquée du fait même du transport de marchandise où le régime de responsabilité du transporteur est très contraignant à son égard.

C'est cet ensemble de facteurs liés à la responsabilité du transporteur qui fait que les entreprises d'assurances classifient cette activité comme sinistrogène et applique des tarifs élevés que les transporteurs souhaitent bien évidemment diminuer.

5 – L'intérêt de la maîtrise de la sinistralité. Parmi les éléments pris en considération pour la fixation de la prime annuelle, les entreprises d'assurance vont se concentrer sur la sinistralité de l'entreprise. Bien sur une distinction sera faite en fonction des garanties choisies et des sinistres de chaque activité (exemple : le taux de sinistralité de la garantie

⁹ Cass. 2^e civ. 14 juin 1995, n°93-19.188.

¹⁰ Cass. Ch. réunies, 2 déc. 1941, DC 1942.

¹¹ Cass. 1^{re} civ. 10 mars 2004, n°01-17.200.

flotte automobile n'entrera pas en compte pour la fixation de la prime responsabilité civile professionnelle).

Au sein du bilan de l'entreprise, un sinistre est une perte qui apparaîtra au bilan et qui constituera un affaiblissement de sa valeur. A l'inverse, le même sinistre assuré pourra ne pas apparaître sur ce même bilan. Cependant, ce dernier apparaîtra dans la statistique de la sinistralité tenue par l'assureur de l'entreprise. L'intérêt réside dans le fait de trouver un équilibre en fixant une part de rétention des accidents sans pour autant mettre en jeu la survie de la société (ce que nous appellerons « auto-assurance »). Corrélativement à la baisse de la statistique de sinistralité de l'entreprise de transport, la prime d'assurance se verra elle aussi diminuée. Ainsi, si l'entreprise de transport trouve le bon équilibre, son budget assurance sera moindre et son bilan plus positif.

L'interrogation qui réside dans l'application d'une gestion de la sinistralité est de savoir pourquoi chercher à mettre en place un tel mécanisme ?

Le secteur du transport routier de marchandise est un secteur difficile où est présent un très fort taux de défaillance des entreprises. Cette faiblesse réside dans le fait que les entreprises de transport routier disposent d'une très faible marge de manœuvre.

La concurrence des pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale est un facteur déterminant de la prise en compte de la difficulté que rencontrent les entreprises françaises. Les entreprises de transport de marchandise par route française doivent être capables de concurrencer ces entreprises étrangères aux tarifs très agressifs malgré la réglementation européenne¹² et la législation française¹³ sur le cabotage.

¹² Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement Européen et du conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Pour illustrer la faible marge de manœuvre des transporteurs français, les deux premiers postes, salaire et gazole, représentent à eux seuls environ les deux tiers du coût de revient d'un véhicule. A titre de comparaison un transporteur polonais bénéficiera d'une marge de manœuvre beaucoup plus grande car le coût moyen d'un conducteur est de 1 667€, là où un conducteur français en vaut 3 880€.

En plus d'une activité fortement concurrentielle avec peu de flexibilité, les entreprises de transport de marchandise par route sont trois fois plus taxées que celles des autres secteurs économiques. Parmi elles se trouvent des taxes sur la circulation (péage, taxe poids lourds), sur l'entreprise (la contribution économique territoriale), sur le gazole et enfin les taxes sur les véhicules (à l'essieu, véhicule de société).

En sommes, mettre en place une politique de gestion de sinistre au sein d'une entreprise de transport c'est pouvoir en tirer des avantages qui se feront ressentir sur le long terme. Ces bénéfices seront parfaitement s'introduire dans le bilan des sociétés leur offrant une plus grande souplesse dans la tarification de leur activité.

6 – Exposition du sujet. L'intérêt d'étudier la gestion de la sinistralité du point de vue d'un transporteur routier de marchandise réside dans le fait d'être capable d'avoir connaissance de l'ensemble des accidents de l'entreprise aussi minime soit-il mais aussi de mettre en place une politique de formation des employés.

Cet enjeu commence à être appréhendé par les transporteurs pour qui, protéger les salariés, les dirigeants au titre de leur responsabilité pénale, et réduire le montant des cotisations justifient l'instauration de mesure de prévention. Conscient des dangers et des possibilités pour y pallier,

¹³ Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

certains acteurs interviennent en favorisant la création de telle mesure de gestion (exemple : Trophée Carcept prev).

A terme le transporteur qui aura dans la durée, respecté cette gestion verra dans un premier temps sa statistique de sinistralité auprès de l'assurance diminuer. Dans un second temps, par le biais des recensements de l'ensemble des sinistres, de leurs études et des formations adaptées aux carences mis à jour par ces derniers, l'entreprise de transport verra sa sinistralité réelle considérablement baisser. L'entreprise pourra donc bénéficier d'une baisse de sa prime d'assurance sur du court terme, pour ensuite bénéficier d'une baisse significative des dépenses alliées aux sinistres.

Afin de présenter aux mieux l'étude réalisée, il faudra apprécier l'environnement dans lequel se trouve les transporteurs routiers de marchandise. A savoir prendre connaissance des opérateurs avec lesquels il sera amené à avoir de régulières relations. Il s'agira ensuite dans une deuxième partie de rendre compte des risques qui entourent l'activité ; aussi bien ceux afférent aux risques du déplacement que ceux liés aux relations commerciales. Enfin, la réduction du taux de sinistralité suppose la connaissance détaillée du type de gestion de la sinistralité qui pourra également être appelé « auto-assurance », pour ensuite opérer véritablement à une approche plus pratique de l'activité en développant au cas par cas la gestion à adopter en fonction des parties impliquées et du sinistre.

PARTIE PRELIMINAIRE

L'ENVIRONNEMENT OPERATIONNEL DU TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISE

7 – Conjoncture actuelle. Secteur stratégique de l'économie nationale, le transport routier de marchandises est un parfait indicateur de la conjoncture économique du pays. Aujourd'hui, outre son importance en termes d'activité et d'emploi, le secteur fait face à une forte concurrence internationale (seul 61% des transports routiers de marchandises sont réalisés sous pavillon français en 2015¹⁴) et la compétitivité des entreprises de transport routier est au cœur des préoccupations nationale et européenne.

8 – Contraintes du secteur. Les transporteurs routiers de marchandises doivent faire face à un secteur soumis à de nombreuses contraintes : pression des clients, salariés et sous-traitants itinérants, courts délais, forte sinistralité.

Pour appréhender au mieux ces différentes difficultés intrinsèques aux transports, les entreprises doivent avoir une bonne connaissance des opérateurs qui entourent le secteur, et s'acquitter de bonnes relations à l'égard de leurs collaborateurs.

9 – La garantie des risques. L'environnement opérationnel du transport impose à ces acteurs d'être protégés à l'égard des risques engendrés par l'ensemble des contraintes. C'est donc à ce titre qu'intervient les assurances dans le secteur du transport routier de marchandise.

¹⁴ Ministère de la transition écologique et solidaire, Chiffres clés du transport édition 2017, p. 29.

TITRE I – Les assurances

10 – Un lien étroit entre transport et assurance. Le mécanisme d'assurance fait son apparition dès l'antiquité, où lors de la survenance de grandes catastrophes, il était fait appel à la générosité des citoyens les plus aisés pour venir en aide aux sinistrés. C'est avec l'essor du commerce maritime et des risques du transport que l'assurance moderne voit le jour avec la création du mécanisme de prêt à la grosse aventure :

« Le contrat de prêt à la grosse aventure est un contrat par lequel l'un des contractants, qui est le prêteur, prête à l'autre, qui est l'emprunteur, une certaine somme d'argent, à condition qu'en cas de perte des effets pour lesquels cette somme a été prêtée, arrivée par quelque fortune de mer, ou accident de force majeure, le prêteur n'en aura aucune répétition, si ce n'est jusqu'à concurrence de ce qui en restera, et qu'au cas d'heureuse arrivée, ou au cas qu'elle n'aurait été empêchée que par le vice de la chose, ou par la faute du maître ou des marinières, l'emprunteur sera tenu de rendre au prêteur la somme avec un certain profit contenu, pour le prix du risque desdits effets dont le prêteur s'est chargé »¹⁵

Il y'a donc dès l'origine un lien étroit entre les risques d'un transport et les assurances.

11 – La garantie à l'égard des risques. Les transporteurs routiers de marchandises s'exposent à une forte sinistralité. Pour éviter d'avoir à subir les conséquences financières qu'engendre la survenance d'un sinistre, ces entreprises décident de faire appel à des assureurs ou des intermédiaires dans le but d'établir un contrat d'assurance couvrant les risques que le souscripteur aura décidé de garantir.

¹⁵ R.J. Pothier, M. Bugnet, Traité d'assurance, de prêt à la grosse aventure, de jeu et de nantissement, 1861, art. 1, p. 374.

Chapitre I – Les opérateurs d’assurances

12 – Les différentes relations entre assureur et transporteur.

Lorsqu’une entreprise de transport développe une demande en assurance, celle-ci dispose de plusieurs moyens pour satisfaire ce besoin : souscrire directement avec un assureur, ou bien passer par un intermédiaire. Outre la souscription au contrat d’assurance, le moyen choisit pourra également faire varier la gestion des sinistres du transporteur.

Section I – Les relations entre assureurs et transporteurs routier de marchandises

13 – Rapide rappel de l’assurance transport. La première législation relative aux assurances terrestres apparait avec la loi du 13 juillet 1930¹⁶. Cependant, le développement des échanges a corrélativement développé les risques, et par conséquent, a vite montré les limites de la loi.

Pour parer les carences législatives, plusieurs lois ont complétées le régime des assurances transports : en 1967¹⁷ avec l’ajout d’un volet maritime, en 1992 avec l’apport de dispositions propres aux assurances fluviales et lacustre¹⁸ et enfin une ordonnance de 2011¹⁹ qui comble le vide en matière de transport aérien. Cette ordonnance du 15 juillet 2011 présente également la particularité d’inclure la route dans l’assurance

¹⁶ Loi du 13 juillet 1930 dite GODART relative au contrat d’assurances, JORF du 18 juillet 1930 page 8003.

¹⁷ Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 relative aux assurances maritime, JORF du 4 juillet 1967 page 6648.

¹⁸ Loi n° 92-665 du 16 juillet 1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d’assurance et de crédit.

¹⁹ Ordonnance n° 2011-839 du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport.

transport permettant ainsi d'avoir un régime d'assurance unique (opportun dans le cadre d'un transport multimodal).²⁰

14 - Une assurance facultative. Outre l'obligation dictée par l'article L211-1 du Code des assurances qui impose l'assurance responsabilité civile des véhicules terrestres à moteur pour les risques de circulation²¹, le domaine du transport routier de marchandise n'est soumis à aucune autre obligation d'assurance (à l'inverse de certaine profession où la responsabilité civile professionnelle est obligatoire : professionnel du droit, de la santé, du bâtiment).

Ainsi pour un transporteur routier de marchandise, l'assurance responsabilité civile professionnelle n'est pas une assurance obligatoire bien qu'elle semble être indispensable aux vues des activités et des risques de l'activité du transporteur. En effet, bien que protégé par une prescription annale et des plafonds des montants d'indemnisation, la responsabilité du transporteur est aisément saisissable et les montants sont très souvent conséquent. C'est donc par cette activité intrinsèquement risquée que le transporteur, en règle générale, dispose de relation très fréquente avec son assureur.

I. Etablissement du contrat d'assurance

15 - L'opération d'assurance. Un transporteur routier de marchandise à impérativement besoin de se protéger contre les risques auxquels ils s'exposent. A cet égard, celui-ci doit souscrire un contrat d'assurance auprès d'un assureur pour garantir une opération d'assurance (ou par le biais d'un intermédiaire, *cf. infra*).

²⁰ Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 3375, 25 juillet 2011.

²¹ Loi du n°58-208 du 27 février 1958 institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur.

La CJCE a définie l'opération d'assurance comme celle qui « *se caractérise, de façon généralement admise, par le fait que l'assureur se charge, moyennant le paiement préalable d'une prime, de procurer à l'assuré, en cas de réalisation du risque couvert, la prestation convenue lors de la conclusion du contrat* »²².

16 - Le Contrat d'assurance. L'opération d'assurance prend vie par le biais de la formation d'un contrat d'assurance qui va lier juridiquement l'assuré et son assureur.

Le Code civil ne donne aucune définition formelle de ce contrat. Ce dernier mentionnait les caractères en son article 1964 mais qui est aujourd'hui abrogé depuis le 1^{er} octobre 2016 par l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016. Pour autant, le contrat d'assurance est un contrat synallagmatique qui produira ses effets qu'à la survenance d'un évènement incertain.

17 - La formation du contrat. C'est à ce stade que seront délimiter les garanties dont souhaite bénéficier le futur souscripteur (*cf. infra*). Une fois que chaque partie au contrat aura exprimé sa volonté, le contrat d'assurance sera formé.

Il convient de rappeler que, si le contrat d'assurance nécessite l'établissement d'un grand nombre d'écrits, la Cour de cassation²³ retient que ce contrat s'apprécie au prisme du consensualisme. Ainsi le contrat est parfait dès la rencontre des volontés de l'assureur et de l'assuré, l'existence du contrat d'assurance n'est en aucun cas soumis à l'établissement d'un écrit.

La formation du contrat marque le début des relations entre assureur et assuré qui, dans le cadre d'une activité de transport, sont amenés à être régulièrement en relation.

²² CJCE, 20 novembre 2003 aff. C-8/01, Taksatorringen.

²³ Cass. 1^{re} civ. 2 juill. 1991, n°90-12.644.

II. Des échanges réguliers

18 - Un échange nécessaire. En 2016, pour se délimiter qu'aux accidents corporels, plus de 57 522 accidents²⁴ ont eu lieu sur les routes françaises démontrant ainsi l'importance des risques auxquels sont soumis les opérateurs de transport de marchandise. *A fortiori*, les relations avec l'assureur seront donc plus que fréquente.

19 - Echanges à la suite d'un sinistre. A la réalisation d'un sinistre, l'assuré est soumis à l'obligation de déclaration prévu à l'article L113-2 du Code des assurances. Ce dernier dispose ainsi d'un délai de cinq jours ouvrés pour déclarer un sinistre auprès de son assureur. La Cour de cassation a notamment rappelé que ce délai ne pourra être modifié sauf dans un sens favorable à l'assuré²⁵. Nous trouverons donc dans les échanges avec l'assureur d'une part, la déclaration de sinistre, et d'autre part, tous les échanges afférents au suivi de ce sinistre.

En effet, le traitement d'un sinistre suppose l'envoi de pièces, d'information, de prise de rendez-vous, etc. Outre le traitement du litige, l'assuré peut légitimement demander l'avancement du dossier. Ainsi des échanges peuvent également être émis pour obtenir de simples informations sur l'avancement du traitement du sinistre.

20 - Le cas des assurances d'entreprise de travail temporaire. Dans la pratique du transport routier, il est régulier qu'un transporteur fasse l'usage d'entreprise de travail temporaire pour faire intervenir des chauffeurs intérimaires. Généralement, des contrats cadres sont établies et vont notamment prévoir une clause d'assurance qui fera intervenir l'assurance de la société de travail temporaire pour tous dégâts causés par l'intérimaire sur les véhicules qui lui sont confiées (et non sur la

²⁴ Observatoire Nationale Interministériel de la Sécurité Routière, Bilan 2016.

²⁵ Cass. 1^{re} civ. 20 oct. 1991, n°90-18.997.

marchandise et les tiers). Ces clauses d'assurance prévoient pour la majorité, la sanction de déchéance pour la tardivité de déclaration.

Les entreprises de travail temporaire utilisent fréquemment ces clauses comme un « épouvantail » auprès des transporteurs routiers : Si le délai de déclaration est dépassé, les transporteurs n'oseront pas soumettre aux entreprises de travail temporaire une demande d'indemnisation auprès de leur assureur, ou bien ces entreprises argueront, à tort, le dépassement du délai et la déchéance des droits du transporteur.

Cependant, si ces arguments étaient recevables avant la loi du 31 décembre 1989²⁶, l'article L113-2 du Code des assurances prévoit que si les parties prévoient une telle clause, celle-ci ne peut avoir d'effet uniquement si l'assureur prouve que ce retard lui a causé un préjudice (ce qui est extrêmement difficile à démontrer). C'est alors à l'appréciation souveraine du juge du fond de déterminer la validité de ce préjudice²⁷.

Cet « épouvantail » est dans la pratique très efficace car un transporteur profane en la matière, peut légitimement penser ne plus avoir la qualité pour agir et ainsi se priver d'un remboursement prévu dans le contrat.

21 - L'intermédiaire d'assurance. De manière générale, les entreprises utilisent un intermédiaire pour les assister et les conseiller : le courtier d'assurance.

Section II – Le courtier d'assurance

22 - Les intermédiaires d'assurance. On distingue deux types d'intermédiaire d'assurance, les agents d'assurances et les courtiers. Tous deux sont mandataire, le premier celui d'un assureur, le second celui de

²⁶ Loi n°89-1014 du 31 décembre 1989 portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen.

²⁷ Cass. 1^{re} civ. 7 janv. 1997, n°94-21.869.

l'assuré. Par son indépendance vis-à-vis des assureurs, le courtier semble plus convenir aux entreprises.

23 – L'indépendance du courtier. A l'inverse d'un agent d'assurance qui ne propose qu'un panel d'offre appartenant à la compagnie d'assurance pour laquelle il dispose d'un mandat, le courtier en assurance pourra comparer toutes les offres du marché des assurances.

De plus, la plupart des grands cabinets de courtage en assurance disposent d'experts dans les calculs des risques qui vont permettre une bonne identification des risques et des besoins du client. Ils connaîtront ainsi au mieux l'environnement opérationnel de l'entreprise de transporteur routier de marchandise, ce qui permettra de garantir les investissements en assurance de ce dernier.

Cette indépendance permettra à l'entreprise de transport de pouvoir bénéficier de polices d'assurances adéquates à leur demande et venant de compagnies d'assurances différentes en ayant un seul interlocuteur : le courtier.

24 – Le rôle de conseil au bénéfice du transporteur client. Prévu par l'article L510-1 du Code des assurances, le courtier dispose d'un véritable devoir général d'information et de conseil. Celui-ci aide le client à analyser et déterminer les risques à garantir en fonction de l'activité du client. Il prospecte et informe le client sur le marché des assurances et des polices qui correspondent le mieux aux risques analysés.

25 – « un guide sûr et un conseiller expérimenté ». Le courtier dispose d'un véritable pouvoir de représentation du client qui varie en fonction du mandat conclu avec ce dernier. L'objet de la convention de courtage porte principalement sur un pouvoir de souscription, de gestion et de règlement des sinistres. La première chambre civile de la Cour de

cassation a notamment qualifié le courtier de guide sûr et de conseiller expérimenté au bénéfice du client²⁸.

Le courtier sera donc le principal interlocuteur du transporteur lors d'un sinistre. Ce dernier sera le relai entre l'entreprise assurée et l'assureur et pourra faire bénéficier de toutes ces qualités et connaissances à un transporteur routier de marchandise dans la gestion de ses sinistres.

Il pourra également, en fonction du mandat qui lui est donné, être le gestionnaire de sinistre de son client. Ainsi, il lui reviendra de prendre des mesures de sauvegarde de la marchandise, de chiffrer les préjudices, de procéder à l'indemnisation, et même de préserver et d'exercer le recours contre le responsable.

26 - Une analyse des risques pour de meilleures garanties. Le courtier pourra faire un véritable audit auprès du transporteur pour délimiter les risques qui seront les plus opportuns d'assurer. Certaines garanties, si elles ne sont pas obligatoires paraissent cependant indispensable à l'activité de transport routier de marchandise.

Chapitre II - La couverture des risques et l'indemnisation

27 - Des assurés plus attentifs. Les entreprises étudient plus attentivement les risques auxquels ils sont soumis et vont être très attentif à l'offre d'assurance qui leur est proposé. En effet, ces dernières vont désormais chercher des financements alternatifs par le biais des Risk Managers qui présenteront l'assurance comme une solution de derniers recours. Cependant, certaines garanties sont inévitables car imposées par le législateur et d'autre semble indispensable du fait de l'activité d'un transporteur routier de marchandise.

²⁸ Cass. 1^{re} civ. 10 nov 1964, n° 62-13.411.

Section I – Les garanties

28 – Assurance flotte automobile. Pour un transporteur routier de marchandise disposant d'un grand nombre de véhicule, il paraît primordial de souscrire une assurance flotte automobile. Celle-ci regroupera en un unique contrat l'ensemble des assurances relatives à l'ensemble des véhicules terrestre à moteur de l'entreprise (obligatoires et facultatives) facilitant ainsi la gestion de l'assurance.

Le contrat flotte aura donc la particularité de couvrir au minimum quatre véhicules, exonérant ainsi l'assuré de la règle des réduction/majoration²⁹ (bonus/malus). La tarification du contrat se fera donc par la prime annuelle qui variera en fonction du taux de sinistralité de l'assuré.

En revanche, cette assurance flotte automobile n'entrera pas en compte pour ce qui concerne les garanties afférentes à la responsabilité contractuelle de l'entreprise de transport.

29 – Deux caractéristiques de garanties. Dans l'activité de transport routier de marchandise, certaines garanties sont inévitables car imposées par le législateur et d'autre sont indispensables du fait des risques et de leurs conséquences mais également et surtout par la grande fréquence à laquelle les sinistres surviennent.

I. Assurance obligatoire – Responsabilité civile

30 – Obligation absolue de réparer les dommages causés à autrui. La responsabilité civile telle que défini par Gérard Cornu est « *toute obligation de répondre civilement du dommage que l'on a causé à autrui,*

²⁹ C. assur, article Annexe à l'article A121-1.

c'est-à-dire de le réparer en nature ou par équivalent »³⁰. La loi du n°58-208 du 27 février 1958 a instauré une obligation d'assurance retranscrite dans le Code des assurances à l'article L211-1.

Ainsi, tout propriétaire de véhicule terrestre à moteur est dans l'obligation de souscrire une assurance minimale, la responsabilité civile (désigné parfois « assurance aux tiers »), pour chaque véhicule dont il acquiert la propriété ou pour lequel il dispose d'un crédit-bail ce qui se retrouve fréquemment pour un transporteur routier de marchandise. En 2015, l'assurance automobile représente 39%³¹ de l'ensemble des cotisations des assurances de dommages et de responsabilité civile.

31 - Assiette de la responsabilité civile. La garantie responsabilité civile souscrite avec une assurance automobile concerne le propriétaire du véhicule mais doit pour autant garantir tout conducteur temporaire, conducteur secondaire, les passagers et les accessoires et objets se trouvant dans le véhicule.

Sera couvert tous dommages aux tiers causés par la faute, l'imprudence la négligence de l'assuré avec le véhicule terrestre à moteur. En revanche seront écartés tous les dommages subit par le conducteur, et ceux causés intentionnellement à autrui.

L'assurance aux tiers restes malgré tout un minimum, et ne peut être suffisant dans le cadre d'une activité professionnel de transport routier de marchandises et le transporteur devra donc s'entourer d'autres garanties pour bénéficier d'un confort dans la pratique de son activité.

II. Assurances facultatives

³⁰ G. Cornu, Vocabulaire juridique, p. 908.

³¹ Fédération Française de L'assurance, Etudes et Chiffres clés, 2015.

32 - La liberté contractuelle. Dans la formation d'un contrat d'assurance, le principe est la liberté contractuelle, l'entreprise de transport sera donc libre de choisir les garanties les plus adéquates à son activité.

Bien qu'il y'ait aucune obligation d'assurance (hormis la responsabilité civile automobile, *cf. supra*), certaines paraissent indispensables et son donc très fréquemment utilisé par les transporteurs routiers de marchandises.

A. Dommage tous accidents

33 - Indifférence des circonstances. Cette garantie est celle qui va permettre l'indemnisation pour tous dommages subis par le véhicule de l'assuré, peu importe les circonstances qui ont amenés les dégâts (à l'inverse d'une garantie « dommage accident par collision » qui soumet l'indemnisation à l'identification du tiers).

Bien entendu, des exclusions existent et sont légitimées par l'article L113-1 du Code des assurances qui prévoit que sont à la charge de l'assuré tous pertes et dommages occasionnée par des faits entrants dans les cadres des exclusions prévus par le contrat d'assurance ou en cas de faute dolosive ou intentionnelle.

34 - Une distinction avec l'assurance aux tiers obligatoire. Par ailleurs, il convient de distinguer la garantie « dommage tous accident » de la responsabilité civile automobile qui dédommagera uniquement le tiers victime du sinistre. Ainsi, lors d'un accident impliquant deux véhicules : le transporteur A percute le véhicule B, l'assurance responsabilité civile du transporteur A indemniserà les dégâts du véhicule

B, quant aux dommages subis par le véhicule du transporteur A, ils seront couverts par sa garantie dommage tous risques (déduit d'une franchise).

La Cour de cassation a notamment marqué cette distinction, en cassant l'arrêt de la Cour d'appel de Bourges au visa de l'article L113-1 du Code des assurances qui avait réputé non écrite la clause de son assurance « dommages tous accidents » stipulant la déchéance de la garantie de l'assuré pour conduite en état d'ivresse en vertu de l'article L211-6 du Code des assurances, article qui régit l'assurance obligatoire uniquement³².

35 - Une garantie fréquente. Cette garantie fait partie des plus communes dans les assurances flottes automobiles chez les transporteurs routiers de marchandises. Bien sûr d'autres garanties existent telle que les garanties bris de glace ou encore catastrophe naturelle, mais celles qui accompagnent le plus l'assurance dommage tous accidents sont les garanties incendie et vol.

B. Vol et incendie

36 - Notions. La garantie incendie va obliger l'assureur à indemniser l'assuré dès lors que le véhicule a subi des dommages des suites d'un incendie qui cependant ne doit pas être provoqué par court-circuit électrique ou par une cigarette. Concernant la garantie vol, il s'agira d'indemniser l'assuré dès lors qu'il est dépossédé de son véhicule contre son gré.

37 - Distinction avec l'assurance marchandise et responsabilité contractuelle du transporteur. Il convient de s'arrêter sur le champ d'action de ces garanties. Lors de la survenance d'un vol ou d'un incendie

³² Cass. 2^e civ. 7 avril 2011, n° 10-10868.

qui font disparaître entièrement le camion ainsi que sa marchandise, les garanties vol ou incendie ne s'occuperont d'indemniser que les dégâts subit par le véhicule. Les pertes et avaries subies par la marchandise seront prises en charge par l'assurance responsabilité contractuelle du transporteur (ou bien par une assurance marchandise).

C. Assurance responsabilité civile professionnelle

38 – Responsabilité du transporteur. La responsabilité du transporteur terrestre interne de marchandise est prévue par l'article L133-1 du Code de commerce qui met à la charge du voiturier une obligation de résultat. A cet égard celui-ci est garant de la marchandise transportée pendant toute la durée de sa mission et sera soumis à l'indemnisation de l'ayant droit à la marchandise en cas de pertes et avaries (*cf. Infra*).

Bien que limité par des plafonds d'indemnisation prévue par les contrats-types, les transporteurs dans le cadre du contrat de transport se protègent contre l'éventualité d'un sinistre soit par le biais de leur responsabilité civile professionnelle ou bien par la souscription d'une assurance marchandise pour une mission déterminée.

39 – Assurance responsabilité civile professionnelle. A l'inverse de d'autres professions réglementées telle que les avocats où des métiers de la construction, les transporteurs routiers de marchandise n'ont pas d'obligation de souscrire cette responsabilité civile professionnelle. Auparavant, d'anciens textes réglementaires ³³ imposaient aux transporteurs routiers de marchandise de s'assurer contre les risques d'incendies et les risques de pertes et avaries consécutif à un accident

³³ Décret 49-1473, 14 nov. 1949, art. 47, JO 15 nov. ; D. 12 janv. 1939, art. 105, § 2 et 3, JO 18 janv.

mais un décret de 1997³⁴ l'a supprimé. Dorénavant, les transporteurs sont libres de souscrire une assurance responsabilité civile professionnelle, c'est notamment ce qu'a rappelé la Cour d'appel de Paris en 2013³⁵.

Ainsi, l'assurance responsabilité civile professionnelle est une « *précaution indispensable* »³⁶ pour un transporteur routier de marchandise qui pourra alors faire supporter à son assurance, franchise déduite, les coûts financiers du sinistre demandé (et soumis aux limitations d'indemnisations) par l'ayant droit de la marchandise.

Il convient de la distinguer de l'assurance marchandise qui bénéficiera aux propriétaires souscripteur. Cette assurance lui permettra d'être directement dédommagé et l'assureur en tant que subrogé, ira directement demander les indemnités aux transporteurs responsables.

Il faut aussi les différencier de la déclaration de valeur qui est une déclaration ponctuelle expressément demandée, ayant pour conséquence de dé plafonné la valeur de la marchandise. Lorsque le transporteur est soumis par une déclaration de valeur, ce dernier doit immédiatement avertir son assureur car les risques se trouvent aggravés et l'assureur serait en droit de ne pas garantir le transport pour défaut d'information.

40 - Indemnisation. Dans le cadre d'une responsabilité civile professionnelle, l'indemnisation est faite au premier euro, il existe cependant un cas particulier pour les accidents de la circulation pour lesquels les indemnisations sont pour la très grande majorité régis par une convention entre assureur.

³⁴ Décret no 97-1018 du 6 novembre 1997.

³⁵ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 oct. 2013, no 12/21788, All Meat c/ Ebrex France et a.

³⁶ M. Tilche, Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 3338, 1er novembre 2010.

Section II – Convention d'Indemnisation directe de l'assuré et de Recours dite Convention IRSA

41 – Un outil pour faciliter la gestion des sinistres. C'est en 2004 que le Conseil de l'OCDE³⁷ a recommandé de nouvelles pratiques visant pour les assureurs à raccourcir les délais et faciliter l'indemnisation pour les sinistres automobiles. Ainsi lors d'un accident impliquant deux véhicules, l'assuré victime est indemnisé dans un délai approprié par son assureur qui obtiendra un montant forfaitaire³⁸ prévu par la convention IRSA de la part de l'assureur adverse.

42 – Champs d'application de la convention IRSA. La convention s'appliquera pour tous accidents de la route du moment qu'il implique aux moins deux véhicules terrestres à moteur soumis à l'obligation d'assurance, que les parties soient chez un assureur adhérent à la convention, et enfin que le sinistre survienne sur le territoire français ou monégasque.

43 – Mécanisme d'indemnisation. Un seuil est fixé à 6500€. Tous litiges en dessous de ce seuil, seront réglés entre les assureurs par un recours forfaitaire de 1420€. Si le montant de l'indemnisation dépasse les 6500€, les recours entre assureur se feront au premier euro. La convention prévoit également que dès lors que le montant dépasse 650€, une expertise doit être faite pour constater les dégâts.

Pour le cas des transporteurs et donc majoritairement de l'ensemble routier, la convention IRSA prévoit que l'instruction du dossier revient systématiquement à l'assureur du propriétaire du tracteur. Ce dernier supportera le recours et pourra réclamer jusqu'à 50% du recours à l'assureur du propriétaire de la semi-remorque tractée.

³⁷ Organisation de coopération et de développement économiques

³⁸ Montant forfaitaire IRSA 2017 : 1420€.

44 – Impact sur les assurés. Comme tout contrat, celui-ci est soumis au principe d'effet relatif des conventions et est donc inopposable aux assurés. Toutefois, un effet se fera bien sentir lors du renouvellement du contrat d'assurance. En effet, la convention IRSA va avoir énormément d'influence sur le compte client que l'assureur a utilisé pour payer les indemnités causées par l'assuré.

De cette façon, un sinistre qui aurait engendré 420€ de dommages, aura un coût de 1420€ pour l'assureur du responsable, la balance est donc négative. A l'inverse, pour l'assureur qui récupère la somme forfaitaire, ce dernier bénéficiera fera bénéficier aux compte client d'un surplus de 1000€. C'est au prisme de ce mécanisme que s'apprécieront les différentes gestions possibles de sinistre (*cf. infra*).

45 – Exclusion de l'assurance responsabilité civile professionnelle.

La convention IRSA tend à s'appliquer uniquement pour les accidents relevant de la loi Badinter³⁹ et par conséquent n'intervient qu'au titre de l'assurance responsabilité civile automobile. C'est notamment Maître Assal⁴⁰, qui précisera que « *les marchandises ne sont pas des victimes transportées* » et que toute relation contractuelle doit exclure l'application de la loi de 1985 et par conséquent exclure la convention IRSA et ses montants forfaitaires pour les traitements de sinistres.

46 – L'influence du constat amiable. La convention IRSA place au centre de son analyse le constat amiable. Il est donc primordial que les transporteurs aient une parfaite maîtrise de cet outil. Un simple oubli pourra très aisément faire passer une victime d'un accident de la route comme un co-responsable voire même responsable.

47 – Plusieurs intervenants, plusieurs assurances. L'activité du transport routier de marchandise suppose l'intervention d'un très grand

³⁹ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

⁴⁰ M^e Assal, Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 2818, 1999.

nombre d'acteur. Ainsi, pour un seul véhicule nous pouvons trouver aisément jusqu'à trois opérateurs : un tracteur appartenant à un premier transporteur, une semi-remorque propriété d'un second transporteur, et un conducteur préposé du premier transporteur mais appartenant à une entreprise de travail temporaire. Dans ce cas de figure nous avons déjà trois assurances différentes qui peuvent se solliciter (et cela sans ajouter d'autres opérateurs non transporteur).

C'est pour cette raison qu'il est essentiel de s'arrêter sur un autre point essentiel à l'étude de l'environnement d'un transporteur routier de marchandise : les intervenants.

TITRE II - Les intervenants du transporteur routier de marchandise

48 - Deux types d'intervenants. Nous verrons dans ce présent titre, d'une part les intervenants directs au contrat transport et d'autre part les autres intervenants.

Chapitre I - Les intervenants direct au contrat de transport

49 - Les parties au contrat. Le contrat de transport à la particularité d'être un contrat tripartite.

C'est l'article L132-8 du Code de commerce qui dispose que le contrat de transport est composé du transporteur, de l'expéditeur, destinataire.

Section I - Les sous-traitants

50 - Deux formes de sous-traitants voiturier. Dans le monde du transport routier de marchandise, il existe deux types de sous-traitant : les tractionnaires et les affrétés. S'ils sont tous deux sous-traitants d'un transporteur devenu commissionnaire de transport, une différence réside dans la pratique. Un tractionnaire tractera la remorque propriété du transporteur-commissionnaire de transport, l'affrété en revanche aura la propriété de la totalité de l'ensemble routier.

I. Les tractionnaires

51 - Un terme de praticien. Né du jargon pratique, le terme tractionnaire n'a aucun sens juridique. Ce terme signifie pourtant un sous-traitant qui dispose d'un tracteur et qui tracte la semi-remorque du donneur d'ordre contenant la marchandise. Cependant bien que juridiquement, difficilement identifiable, le contrat qui lie un tractionnaire à un transporteur, c'est-à-dire l'opération consistant pour le propriétaire d'un tracteur à déplacer, moyennant un prix déterminé, des marchandises chargées dans la semi-remorque d'un confrère, s'analyse selon la jurisprudence⁴¹ en un contrat de transport.

52 - L'assurance aux véhicules confiés. Il est évident qu'un transporteur qui fait l'usage régulier de tractionnaire doit obtenir des garanties auprès de ce confrère. Garanties que sa semi-remorque sera toujours rendue dans l'état dans lequel elle a été confiée et à défaut que le propriétaire de la remorque sera toujours indemniser ou rembourser pour les éventuelles réparations qu'il aura à faire.

Pour ce faire les transporteurs exigent que leurs sous-traitants tractionnaires souscrivent une assurance dommage au bénéfice des semi-

⁴¹ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 26 juin 2014, no 12/08179 / Cass. com., 31 janv. 2017, no 14-26.381.

remorques confiées. Cette exigence peut se faire notamment par le biais d'un contrat cadre entre les deux parties.

En revanche, ce problème n'existe pas dans avec les autres types de sous-traitants, les affrétés.

II. Les affrétés

53 – Un transporteur complet. Que ce soit un tractionnaire ou un affrété, les deux doivent avoir une lettre de voiture à leur nom dans le cadre du transport. La différence réside dans le matériel mis à disposition. L'affrété sera équipé d'un ensemble routier. Il y aura donc ici aucune intervention du transporteur-commissionnaire de transport en cas de sinistre de la route, excepté pour la marchandise transportée car ce dernier reste engagé contractuellement avec son client pour le transport de marchandise.

Section II – Les clients du transporteur

54 – L'expéditeur. De manière général, le client du transporteur est l'expéditeur (il arrive que le client soit le destinataire, mais ces situations restent très marginales).

Comme l'a rappelé la Cour de cassation dans un arrêt de 2007⁴², l'expéditeur n'est pas forcément celui chez qui la marchandise sera réceptionnée. En revanche il sera systématiquement celui qui conclura en son nom le contrat de transport.

⁴² Cass. Com, 13 févr. 2007, n°05-18.590.

55 - « Le client est roi ». Le contexte économique actuel place le client au centre des préoccupations des entreprises qui, comme nous l'avons évoqué précédemment, va se décupler dans l'activité de transport de marchandise.

Avec la concurrence toujours plus rude des transporteurs européens permis par le cabotage, les transporteurs doivent se montrer toujours plus souples pour rester concurrentiel tout en restant dans les normes imposées par l'Union Européenne⁴³.

Partant de ce fait, lors de litige avec le client il est très difficile pour le transporteur d'opposer certains avantages que lui confère son statut comme la prescription annale ou encore la déchéance des droits suite à l'absence de confirmation de réserve voulu par l'article L133-3 du Code de commerce. De fait, par le réel avantage dont bénéficie le client, tout conflit avec un transporteur naissant d'un litige, signifie arrêt des relations commerciales.

En outre, de nouvelles questions apparaissent avec le nouveau contrat type général applicable depuis le 1 mai 2017⁴⁴, notamment concernant avec l'article 23 et « Dommages autres qu'à la marchandise transportée » (*cf. infra*).

56 - D'autres opérateurs. Si le client dispose d'une telle influence, c'est notamment du fait du grand nombre de transporteur sur le marché français et européen. Bien sûr, les intervenants aux transports ne se limitent pas à ceux parties au contrat de transport et aux sociétés d'assurances. D'autres entreprises vont permettre le bon fonctionnement de cette activité.

⁴³ Règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

⁴⁴ Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

Chapitre II – Les autres intervenants

57 – Les acteurs annexes aux transports. En marge du contrat de transport, d'autres contrats sont créés par un transporteur, tous dans le but de réduire ces coûts ou encore de faciliter son activité.

Section I – Préventeur

58 – La baisse de la prime d'assurance. Lors de la formation du contrat d'assurance ou de son renouvellement, les parties peuvent prévoir des programmes de prévention qui auront pour effet direct la baisse de la prime d'assurance.

En conséquence, il y aura une obligation de faire ou de ne pas faire dont l'exécution à une incidence directe sur l'état du risque garanti par l'assureur. Ce dernier s'engage à couvrir le sinistre, tandis que l'assuré s'engage à respecter l'obligation de prévention prévue par le contrat.

59 – Des acteurs influents. De fait, apparaît un nouvel acteur le préventeur. Sa mission pourra porter sur le débriefing d'accident avec le conducteur impliqué, des formations de conduite, et toutes autres actions permettant la réduction du taux de sinistralité au bénéfice des deux parties du contrat d'assurance.

Enfin, ce préventeur peut aussi intervenir dans le cadre de l'élaboration du document unique de prévention des risques imposées par l'article L4121-1 du Code du travail pour garantir la sécurité des salariés et des opérateurs extérieurs à l'entreprise ayant accès aux locaux.

Concernant les entreprises extérieures, celles que l'on rencontre très fréquemment sont les entreprises de travail temporaire.

Section II – Entreprises de travail temporaire

60 – Les chauffeurs intérimaires. Il est fréquent que pour convenir au besoin de l'exploitation, des chauffeurs intérimaires soient utilisés. Pour ce faire le transporteur conclut des contrats cadres avec des entreprises de travail temporaire dans lesquels sont prévus, la rémunération, la qualité des intérimaires envoyées ou encore les conditions d'assurances (*cf. supra*).

Lorsqu'un sinistre survient impliquant un chauffeur intérimaire, plusieurs questions sont à se poser, tel que quelle assurance est compétente ? qui supportera les coûts de réparation du dommage ? Il est donc important d'avoir une bonne maîtrise des contrats conclus avec les différentes entreprises de travail temporaires pour gérer au mieux les sinistres pour lesquels un intérimaire est impliqué.

61 – Un ensemble routier, plusieurs intervenants. Le cas du chauffeur intérimaire est l'un des cas pouvant ajouter un acteur au véhicule. L'autre possibilité d'ajout est celle d'un sinistre lorsque le véhicule n'est pas la propriété du transporteur, mais est sous sa possession par le régime du crédit-bail permis par un loueur de véhicule.

Section III – Les loueurs de véhicule

62 – Loueur de poids lourd. Dans cette présente section, nous évoquons bien sûr le cas des loueurs de poids lourds (tracteur, remorques, porteur, etc). Cet acteur fera intervenir son assurance en fonction du contrat souscrit avec le transporteur (à l'instar des entreprises de travail temporaire) et devra également être consulté dès lors que des dégâts importants sur l'un des véhicules prêtés sont constatés. En effet, parfois les

coûts de réparation sont plus importants que la valeur du véhicule avant l'accident, et ainsi l'assureur du transporteur demande la cession du véhicule au loueur, propriétaire du véhicule.

63 - L'utilisation de l'assurance du loueur. Les contrats de prêt peuvent prévoir que l'assurance du propriétaire de véhicule sera compétente en cas de sinistre. Ces cas-là sont généralement vu lors de prêt de véhicule de courte durée. En effet, il reviendrait trop cher d'ajouter un véhicule temporaire sur une courte durée à la charge de l'assureur du transporteur. Les contrats prévoient donc aux bénéfices de lu transporteur, une prise en charge du sinistre par l'assureur du loueur.

Il est donc très important, lors de la survenance de sinistre, que le constat soit rempli correctement, ne laissant pas apparaître le nom et l'assureur du transporteur mais celle du loueur et de sa police d'assurance.

Maintenant que les principaux opérateurs du transport et le fonctionnement des relations avec le transporteur ont été vues, il est opportun de s'arrêter sur les risques présents dans l'activité du transport routier de marchandise.

PREMIERE PARTIE : LES RISQUES AFFERENTS AUX TRANSPORTS ROUTIER DE MARCHANDISES

64 - La prise de risque, conséquence d'un contexte difficile. Dans un contexte économique libéralisé soumis à une stratégie de production en flux tendus, les transporteurs sont contraints d'allier aux délais d'acheminement les plus courts, les prix de transport les plus faibles, ce qui implique bien souvent de prendre des risques sur la route.

Il n'est également pas rare que le transport routier de marchandise fasse l'objet de critique du fait des nuisances générées par cette activité : encombrement du trafic sur certains itinéraires, dégradation des infrastructures, pollutions, bruits et surtout insécurités routières due aux accidents de poids lourds.

C'est dans cet environnement que les transporteurs routiers de marchandise officient en devant l'allier à un régime juridique propre aux transports terrestres qui n'est pas souvent respecté en pratique

TITRE I - Les risques de l'opération de transport

65 - Délimitation des risques. Dans le présent titre, nous analyserons les risques à travers les garanties dont peut bénéficier un transporteur (flotte automobile et responsabilité civile contractuelle).

Chapitre I - Un environnement mobile

66 - Les risques garanties par l'assurance flotte automobile. Les risques que nous développerons dans ce chapitre premier concerneront uniquement ceux garantis par l'assurance flotte automobile, c'est-à-dire la responsabilité civile automobile, dommages tous accidents et autres garanties incendie, vol.

Section I - Les périls de la route

67 - Plusieurs composants facteurs de risque. L'accidentologie a révélé que le phénomène de l'insécurité routière est le résultat du dysfonctionnement du système de circulation. Ce système est composé d'au moins trois éléments principaux : l'utilisateur, le véhicule et la route⁴⁵.

Nous nous arrêterons sur la subordination de l'activité au trafic routier.

I. La dépendance du transport au trafic routier

68 - Le transporteur routier soumis aux périls de la route. Nous empruntons cette expression au droit maritime, « les périls de la mer », utilisée pour qualifier la capacité du navire à naviguer en mer. Ici, nous pouvons allier cette expression à la capacité du conducteur et du matériel à rouler et à « *affronter les périls* » de la route (*cf. infra*) mais aussi pour désigner les risques auxquels sont soumis les transporteurs.

Si les accidents de la route sont bien moins médiatiques que ceux concernant le transport aérien, ferroviaire ou encore maritime, il n'en reste pas moins que le transport routier est le transport disposant du plus fort taux de sinistralité.

⁴⁵ F. Aloulou, S. Naouar. Analyse microéconométrique des accidents routiers en Tunisie, Revue économique, vol. 67, 2016, p.1211-1230.

69 – la maîtrise relative du transport. Un transporteur ne peut arguer qu’il a la maîtrise complète du transport car celui-ci dépend de plusieurs facteurs extérieurs, notamment des autres usagers de la route. En effet, les chauffeurs de poids lourds s’exposent à de nombreux risques, en démontre les derniers chiffres sur les accidents de la route : 5718 accidents ayant entraînés des dommages corporels pour le mois de juin 2017 en France⁴⁶.

Il est donc nécessaire que l’entreprise adapte sa mission. D’une part le conducteur doit adapter sa conduite pour réduire sa probabilité de sinistre, et d’autre part l’exploitation doit adapter la tournée du transport pour éviter les heures de pointes sur les axes fréquentés. Au mieux les exploitants se tiendront informés du trafic routier, au plus faible la probabilité de survenance d’un sinistre sera.

Il n’en demeure pas moins que même en adaptant sa mission, les facteurs d’accident sont souvent extérieurs à la maîtrise du conducteur. Effectivement, nul n’est protégé contre un tiers dangereux par sa témérité ou son inattention. Après étude de la sinistralité d’un transporteur disposant d’une flotte de plus de 100 véhicules, environ 30% des sinistres sont de la responsabilité d’un tiers démontrant ainsi le risque pour un transporteur d’avoir une sinistralité élevée.

Bien sûr, les usagers de la route ne sont pas l’unique cause pouvant amener un accident, les transporteurs doivent également tenir compte des infrastructures.

II. Les infrastructures routières

⁴⁶ Observation Nationale Interministérielle de la Sécurité Routière, Baromètre du mois de juin 2017.

70 – Les risques liés aux infrastructures. Le réseau routier contraint les exploitants à un itinéraire pouvant constituer une source de sinistre pour le chauffeur. Le transporteur est soumis à l'état dans lequel se trouve la route ainsi qu'aux obstacles générés par cette dernière.

Ainsi, il n'est pas rare d'avoir des frais suite à des marchepieds endommagés à cause d'un trottoir élevé, des pneumatiques abimés à cause d'une route dégradée ou encore cas plus extrême d'une remorque détruite à cause d'un pont.

Par ailleurs la jurisprudence a souvent eu à se prononcer sur le caractère de la faute du transporteur qui heurte un pont. Est ainsi retenu, que « *ne constitue pas une faute inexcusable quand la signalisation de la hauteur du pont n'est pas établie*⁴⁷ ». En revanche est considéré comme une faute inexcusable « *le transporteur qui, en raison de travaux quitte l'itinéraire indiqué sur la feuille de circulation avec la hauteur du chargement et les obstacles et heurte le tablier d'un pont, malgré la signalisation sur place*⁴⁸ ». Bien sûr, ces arrêts ne servent qu'à illustrer l'aspect courant de ces cas. La notion de faute inexcusable ne trouve pas d'intérêt dans les assurances flotte automobile à l'inverse des assurances responsabilité civile professionnelle que nous évoquerons dans le Chapitre II du présent titre.

Bien connaître les infrastructures permet de bien les utiliser et de mieux les appréhender. Il est donc essentiel pour l'exploitant de repérer l'itinéraire en choisissant de préférence les autoroutes (quatre fois moins d'accidents sur autoroute que sur une route).

71 – Les dégâts de l'ensemble routier sur les infrastructures. Par ailleurs, l'ensemble routier peut causer de sérieux dommages sur la route et autres ouvrages faisant ainsi du transporteur et son assurance les débiteurs du propriétaire ou concessionnaire des infrastructures

⁴⁷ CA Poitiers, 16 déc. 2016, no 15/03855, Transport Reveland c/ SASU Epsilon et a.

⁴⁸ CA Aix-en-Provence, 3^e ch., 7juill.2017, no 15/21965, TMS et c/ GAN assurances.

routières. Ce sera donc à la garantie responsabilité civile du transporteur d'indemniser les dégâts provoqués par l'ensemble.

Il convient aussi d'apporter une remarque quant à l'utilisation des routes par un ensemble routier. Des études⁴⁹ ont démontrés qu'un camion provoquerait 10 000 fois plus vite l'usure d'une route qu'une voiture. C'est notamment cette usure qui justifie la taxe à l'essieu aux poids lourds de fort tonnage pour permettre de financer l'entretien de la voirie.

Enfin, le dernier point à aborder concernant les périls de la route est l'influence des conditions météorologique qui est très importantes, comme pour les autres modes de transport.

III. L'influence des conditions climatiques

72 - Des conditions de circulation plus difficile. Dans le cadre des enquêtes d'accidents, il n'est pas rare de trouver comme facteur déclencheur du sinistre des conditions climatiques difficiles. Ainsi, la pluie, le brouillard, verglas, brouillard, neige amplifient le risque pour le transporteur.

A titre d'illustration, selon les études sur les distances de freinage, nous considérons qu'en moyenne il faut multiplier la distance de freinage par 2 et la distance d'arrêt par 1.5 par temps de pluie.

73 - S'adapter aux conditions. Le transporteur doit s'informer sur les conditions climatiques de façon à emprunter les routes les plus sécurisées et emmener et utiliser les moyens humains et techniques pour le bon déroulement du transport. C'est notamment ce que l'on peut appeler la maîtrise des compétences.

⁴⁹ American Association of State Highway Officials, Road Test.

Section II – La maîtrise des compétences

74 – Le capital humain et technique. La maîtrise du transport par l'entreprise de transport routière de marchandise passe par la compétence de son personnel exploitant et roulant mais également par la qualité du matériel qu'il met à disposition.

I. Le personnel

75 – Le capital humain. Au sein d'une entreprise de transport, on distingue le personnel exploitant et les conducteurs.

A. Les exploitants

76 – La gestion du transport. Le gestionnaire de transport est le supérieur hiérarchique du conducteur. Il lui incombe d'organiser et de suivre l'acheminement des marchandises du chargement au déchargement.

En termes de gestion de risque il sera donc celui par qui tout démarre. Il adaptera l'itinéraire en fonction des événements et des conditions de route pré-départ, il donnera les consignes au conducteur et le sensibilisera sur le comportement à adopter pour éviter tous sinistres.

77 – La gestion du temps conduite. L'Union Européenne a pris le soin de réglementer les temps de conduites des conducteurs routiers. La première réforme sur les temps de conduites a été opérée en 1985. En

2006⁵⁰, il est apparu nécessaire de procéder à une mise à jour suite à l'évolution de l'activité. Cette initiative de l'Union Européenne a été faite dans la perspective de renforcer la sécurité sur les voies de circulation

C'est à l'exploitant de mettre en application cette réglementation, et de manière indirecte, c'est donc à l'exploitant que revient la charge d'améliorer la sécurité routière.

Il faut ici s'attarder sur le fait qu'en réduisant le temps de conduite d'un conducteur, on réduit sa fatigue et augmente sa concentration et par conséquent diminue de manière significative le risque d'accident. C'est ici, l'un des objectifs de l'Union Européenne, en limitant la durée de conduite on élimine les temps de conduites excessif, les temps de repos insuffisant (ou mal répartis) qui sont à l'origine de nombreux accidents.

L'autre indice de bonne gestion de l'exploitant est l'anticipation. Il faut ici s'arrêter sur le cas d'un exploitant qui anticipe très mal les temps de pause obligatoire d'un conducteur. En effet, afin d'éviter qu'un conducteur soit en infraction, il est nécessaire que celui-ci s'arrête dès qu'il dépasse 4h30 de conduite pour prendre 45 minutes de pauses. Un exploitant qui anticipe mal cette règle, expose son conducteur qui devra s'arrêter à un endroit non choisi et potentiellement sinistrogène tel un arrêt en double file.

B. Les conducteurs

78 - Pluralité de tâches. Le conducteur routier n'est pas seulement un chauffeur, il cumule les responsabilités : conduit en respectant les délais,

⁵⁰ Règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

veille sur les marchandises transportées, supervise ou participe aux opérations de chargement et de déchargement.

Le conducteur n'est en revanche pas le gardien du véhicule, bien qu'il en ait la détention matériel, il ne dispose pas des pouvoirs de contrôle et de surveillance caractérisant la garde. Le conducteur est donc soumis à la responsabilité du commettant sur le préposé dictée par l'article 1242 alinéa 5 du Code civil. La jurisprudence de la Cour de cassation a détaillé le fait que les qualités de préposé et de gardien sont incompatible du moment où le conducteur utilise le bien de l'entreprise dans la mission qui lui a été confiée⁵¹. Il ne pourra également être retenu la qualité co-gardien⁵² avec son employeur.

Le conducteur est donc responsable des infractions imputables de son seul fait personnel, c'est-à-dire qui ne résulte ni de ses conditions de travail, ni d'une faute de son employeur (en règle générale, tous ceux qui attrait à l'utilisation du chronotachygraphe. A titre d'exemple, le défaut volontaire d'introduction de la carte du conducteur dans l'appareil de contrôle⁵³).

Il faut se rendre compte que le conducteur exerce un métier pour lequel il faut avoir de sérieuse compétence car ce dernier est exposé à deux types d'accidents : les accidents de circulation qui implique d'autre usager de la route, et les accidents véhicule à l'arrêt. Mais chaque accident est évitable notamment en favorisant les formations ce qu'à bien mesuré l'Union Européenne.

79 - Des formations pour réduire les risques. Afin d'améliorer les compétences des conducteurs et donc de renforcer la sécurité routière, l'Union Européenne à une nouvelle fois généralisé la réglementation concernant le transport routier.

⁵¹ Cass. 2^e civ. 28 juin 1995, n°92-18.448.

⁵² Cass. 2^e civ. 23 nov. 1972, n°71-12.368.

⁵³ CA Grenoble, Ch. soc, Section A, Arrêt du 6 juin 2017, Répertoire général n° 15/00854.

En 2003 une directive⁵⁴, transposée en droit français par décret⁵⁵ en 2007 prévoit une formation obligatoire qui permet aux conducteurs d'actualiser leurs connaissances et parfaire leurs pratiques en matière de sécurité routière. En effet, tout conducteur de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé (PTAC) doit être détenteur des qualifications professionnelles distribuées par ces formations (FIMO/FCO).

Il y'a donc par le biais de cette formation un perfectionnement de la conduite permettant une conduite plus rationnelle et des manœuvres de l'ensemble routier plus maîtrisées.

II. L'ensemble routier

80 - Composition. Le camion, appelé ensemble routier se compose de plusieurs parties formant un tout : le véhicule moteur et la remorque. Le véhicule contraint le chauffeur à de nombreuses manipulations sinistrogènes.

A. Le véhicule moteur

81 - Le tracteur. Véhicule routier conçu pour remorquer d'autres véhicules non automobiles (principalement des remorques), le tracteur est constitué uniquement d'une cabine sans aucun moyen intrinsèque de transport de marchandise.

82 - Le porteur. Le camion porteur se distingue du tracteur en ce qu'il est capable de recevoir de la marchandise en plus de la possibilité de tracter une remorque.

⁵⁴ Dir. CE n°2003/59, 15 juill. 2003, JOUE 10 sept. 2003.

⁵⁵ Décret n°2007-1340, 11 sept.2007, JO 13 sept.

83 – L'importance du véhicule moteur à l'égard des assureurs. Selon la convention IRSA, il est prévu que l'assureur du véhicule tracteur gèrera le sinistre survenu avec un ensemble routier.

Ainsi un sinistre où l'ensemble routier est composé de deux véhicules appartenant à deux personnes différentes, c'est à l'assureur du véhicule moteur de gérer le sinistre, ce qui ne signifie pas que l'assureur du véhicule tracté est exempt de toutes obligations.

B. Le véhicule tracté

84 – Distinction. Il faut ici voir deux types de véhicule tracté, la remorque et les Unité de Transport Intermodal (UTI).

85 – La remorque. Le Code de la route définit la remorque comme « *Tout véhicule destiné à être attaché à un autre véhicule* ⁵⁶ ». Le propriétaire de la remorque, à l'instar du véhicule moteur supporte également une obligation de souscrire un contrat d'assurance spécifique pour la circulation de la remorque⁵⁷.

Cette obligation d'assurance trouve également sa cohérence avec la convention IRSA qui prévoit que l'assureur en RC automobile du véhicule moteur pourra demander à l'assureur RC automobile de la remorque jusqu'à 50% (varie en fonction du PTAC) des indemnités versées aux tierces victimes.

86 – Unité de Transport Intermodal. Conteneur, caisse mobile, ou semi-remorque convenant à un transport intermodal⁵⁸, les UTI ont pendant longtemps fait l'objet d'un vide juridique car aucun des contrats types ne

⁵⁶ C. route, Art. L110-1.

⁵⁷ C. assur, Art. L211-1.

⁵⁸ Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.

les avaient prévus. Devait-il être considéré comme des marchandises ou comme un casse matériel ? Auparavant, plusieurs décisions de justice avaient favorisé le fait qu'un conteneur devait être considéré comme de la marchandise car « *le contenant et le contenu formant un tout, le conteneur doit être considéré comme de la marchandise*⁵⁹ ».

Cependant, depuis 2017 et le nouveau contrat type général⁶⁰, il est prévu que pour tous sinistres intervenants lors d'un contrat de transport, l'indemnisation sur les dégâts subis par l'UTI est plafonnée à 2875€ en le distinguant de l'indemnité due au titre de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

87 - Le transport de marchandises. Si les risques de l'activité de transport routier de marchandise peuvent amener à un sinistre faisant subir des dégâts au véhicule, il faut garder à l'esprit que ce même sinistre peut avoir un impact sur le contrat de transport et créer un litige marchandise. Il faut donc apprécier les risques exposés au prisme des garanties qui couvrent l'activité contractuelle de l'entreprise.

Chapitre II - L'exposition de la marchandise aux risques routier

88 - Plusieurs opérations, plusieurs risques. Les litiges marchandises peuvent intervenir au cours de plusieurs opérations, lors du déplacement, lors d'opération de chargement ou encore de déchargement de la marchandise.

⁵⁹ CA Rouen, 1^{er} civ, 22 avr. 2015 n°14/03886.

⁶⁰ Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

Section I – Exposition de la marchandise lors du déplacement

89 – Accident de la route et litige marchandise. Comme nous avons pu le voir, le transporteur routier est soumis à un fort risque d'accident lors du déplacement, et par ricochet, il expose la marchandise transportée.

Le cas le plus aisément imaginable est celui de l'accident de la circulation provoquant des dégâts à la marchandise. Il faudra ici bien faire la distinction entre la garantie flotte automobile qui s'occupera des dommages aux tiers ainsi que sur les réparations à faire sur le matériel, et la garantie responsabilité civile professionnelle prendre en charge les dégâts subit par la marchandise.

Il n'y a cependant pas de doute quant à la prise en charge par l'assurance dans ce genre de litige, moyennant le paiement d'une franchise. Il n'y a pas d'inquiétude quant au déplafonnement des indemnités selon les conventions applicables.

A titre d'exemple, la CA de Chambéry⁶¹ a retenu qu'une manœuvre de freinage entraînant un heurt entre les marchandises transportées, ne relevait pas de la faute inexcusable car une telle manœuvre n'est « *qu'un aléa normal et prévisible de la circulation* ». Il est différent du cas où le chauffeur aura consommé des substances illicites. En effet, le TGI de La Roche-sur-Yon a retenu la faute lourde (arrêt rendu avant l'application de l'article L133-8 du Code de commerce) concernant un chauffeur qui avait provoqué un accident et détruit la marchandise transportée en raison d'un excès de vitesse suite à l'usage du cannabis. Selon les juges, il appartenait à l'employeur de « *prévenir, vérifier et faire constater par des contrôles réguliers, voire inopinés* »⁶². En commentaire de cet arrêt, Marie

⁶¹ CA Chambéry, ch. civ. 1, 26 févr. 2015, no 13/00233, Helvetia et a. c/ Clamageran et a.

⁶² TGI La Roche-sur-Yon, 19 juin 2007.

Tilche a affirmé que « à l'heure de la faute inexcusable, la solution pourrait perdurer »⁶³.

90 – La double responsabilité en cas d'accident. Il peut arriver qu'un accident soit provoqué à cause de la marchandise elle-même. Dans ce cas, le transporteur aurait à supporter la perte de la marchandise mais également les dégâts causés aux tiers.

Cependant, la question de la garde de la marchandise peut se poser. Si le propriétaire de la marchandise est présumé gardien, nous savons que lorsqu'un transfert effectif de la garde a été opéré (par le biais d'un contrat de transport) le transporteur devient gardien⁶⁴.

Toutefois, des éléments restent flous. Qu'en est-il d'un sinistre de la circulation provoqué par le défaut d'emballage incombant aux donneurs d'ordre ? La jurisprudence a pendant un temps opéré une distinction entre la garde de la structure (défaut de conditionnement du donneur d'ordre) et la garde du comportement⁶⁵ (exemple : perte de contrôle du conducteur). Toutefois, cette distinction n'est pas entrée dans le droit positif du fait des décisions suivantes qui n'ont pas continuées à appliquer cette différenciation.

91 – Environnements routier. Outre l'accident de circulation, d'autres évènements peuvent être catalyseur de litige marchandise. Ainsi, un embouteillage, qu'une provoquera une interruption, aussi appelé empêchement au transport. Dans ce cas, les conventions prévoient des procédures à appliquer, souvent source de conflit.

92 – Météo. La météo est également à l'origine de nombreux sinistres (*cf. supra*) qui peuvent entraîner des litiges marchandises. La question qui demeure est de savoir si des dégâts survenus sur la marchandise des

⁶³ M. Tilche, Le chauffeur « accro », Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 3583, 8 février 2016.

⁶⁴ TGI Epinal, 6 avr. 1995, BTL 1995, p. 389.

⁶⁵ Cass. 2^e civ. 10 juin 1960, n°58-11.013.

suites d'une mauvaise météo est à imputer au transporteur ou le libère-t-il par le biais de la force majeure ? En toute logique il n'y a pas de réponse prédéfinie.

En effet, tous s'apprécient en fonction des prestations. Ainsi, la CA de Riom⁶⁶ n'a pas retenue la force majeure suite à l'avarie par mouille de la marchandise due aux choix du transporteur de prendre un camion protégeant des rouleaux de toiles uniquement par une bâche avec des avis météo plaçant des départements traversés en vigilance orange. En revanche, le TC de Mende⁶⁷ a exonéré le transporteur car « *les phénomènes climatiques peuvent constituer un cas de force majeure exonératoire de responsabilité s'il est démontré que leur intensité est exceptionnelle eue égard à l'époque, l'année et au lieu, nonobstant leur caractère prévisible et s'il n'est relevé aucun défaut de soin ou de précaution de la part du transporteur* ».

Enfin, la météo peut également ternir des relations commerciales d'une autre manière. En effet, il arrive que lorsque la météo est trop dangereuse, la préfecture interdit la circulation aux transporteurs routiers de marchandises. En revanche, il peut arriver qu'aucune décision préfectorale n'ait (encore) été émise, et que le responsable refuse d'envoyer un conducteur sur la route. C'est dans ce dernier cas que des litiges peuvent naitre entre le transporteur et son client.

Bien sûr d'autres litiges peuvent naitre, notamment ceux arrivant lors des opérations de chargement et de déchargement.

⁶⁶ CA Riom, 11 juillet 2012, RG n°11/02027 ; AWA Assurances IARD c/ SA Goodyear ; jugement déféré : T. com. Montluçon, 17 juin 2011.

⁶⁷ TC de Mende, 23 juillet 2012.

Section II – L'exposition de la marchandise lors des opérations de chargement et de déchargement

93 – Des opérations risquées. Les opérations de chargement et de déchargement sont des opérations où les marchandises sont généralement fortement exposées. Il faut se rendre compte du contexte et des conditions dans lesquels un sinistre peut arriver.

Tout d'abord, l'accès au quai n'est pas toujours facile, il peut arriver qu'il ne soit pas toujours dégagé, éclairé, protégé des intempéries ou bien que le camion ne soit pas adapté à ce type de quai. Enfin, les appareils de manutention peuvent parfois d'une part être mal maîtrisés par un conducteur ou bien de mauvaise qualité exposant d'autant plus la marchandise à un risque de chute.

94 – Détermination de la responsabilité. Le contrat type général opère une distinction sur la personne qui verra sa responsabilité engagée. En effet, l'article 7 du nouveau contrat type général stipule que pour les envois de moins de 3 tonnes, les opérations sont à la charge du transporteur, à l'inverse des opérations de 3 tonnes et plus qui seront sous la responsabilité de l'expéditeur et du destinataire.

En conclusion, le transporteur s'expose lors des transports de moins de 3 tonnes et par conséquent expose sa garantie responsabilité civile professionnelle. Cependant, il n'est pas rare que dans la pratique, pour un transport de 3 tonnes et plus, que le conducteur aide dans ces opérations. Il faut alors se poser la question de savoir de qui risque d'engager sa responsabilité si le conducteur, en aidant, provoque un accident avec la marchandise.

Auparavant, le contrat type général était muet pour ce cas de figure (uniquement pour les envois de 3 tonnes et plus), mais depuis le 1^{er} mai 2017, l'article 7 fait preuve de réciprocité avec les envois de moins de 3

tonnes, et prévoit que le bénéficiaire de l'aide sera toujours celui dont la responsabilité sera engagée en cas de sinistre durant l'opération.

95 – Responsabilité et opérations annexes non prévues. Une question subsiste quant aux risques du transporteur dans toutes prestations annexes non prévues : qui engage sa responsabilité lors d'un litige survenu lors d'une telle opération ?

C'est question trouve sa réponse au sein du Code des transports, à l'article L3222-6 qui dispose que « *Toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport public routier de marchandises qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation* ». Article qui ne fait preuve d'aucune pluralité d'interprétation, en témoigne la jurisprudence des différentes Cour d'appel⁶⁸.

Bien entendu, il serait très difficile dans la pratique de faire admettre la responsabilité d'un client pour des dégâts engendré par la faute d'un préposé du transporteur (*cf. supra*) car bien que pouvant bénéficier d'un régime juridique à son avantage, l'objectif premier du transporteur restera le maintien des relations commerciales avec son client.

TITRE II – La responsabilité du transporteur vis à vis de ses clients

96 – Le décalage entre la pratique et le droit. La pratique du transport terrestre démontre un véritable déséquilibre dans les rapports de force entre le transporteur et son client. Si le régime juridique du transport terrestre à ses spécificités tant dans sa sévérité que dans ses avantages à

⁶⁸ Cour d'appel de Paris, Pôle 5, Chambre 5, Arrêt du 11 septembre 2014, Répertoire général n° 12/23154 ; Cour d'appel de Chambéry, Chambre civile, Section 1, Arrêt du 1 avril 2014, Répertoire général n° 13/00558 ; Cour d'appel de Metz, Chambre commerciale, Arrêt du 5 décembre 2013, Répertoire général n° 09/01527 ; Cour d'appel de Rouen, Chambre civile et commerciale, Arrêt du 27 juin 2013, Répertoire général n° 12/05255.

l'égard des transporteurs, la pratique n'en est pas moins différente dans son application.

Chapitre I – L'obligation de résultat

97 – Présentation. Cette obligation de résultat s'apprécie à travers le régime de responsabilité du transporteur et également le régime d'indemnisation applicable.

Il est nécessaire de revoir brièvement le régime applicable aux transporteurs routiers dans le cadre d'un transport de marchandise pour apprécier la véritable dichotomie entre le droit et la pratique.

Section I – Le régime de responsabilité

98 - La distinction interne et internationale. Nous nous attarderons sur une brève comparaison entre le régime interne et internationale.

I. Le transport national

99 - Le caractère d'ordre public. En droit interne, c'est l'article L133-1 du Code de commerce qui dispose que le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, des avaries autres que celle qui proviennent d'un vice propre de la chose ou de la force majeure.

Ce régime se distingue par un véritable caractère d'ordre public de la responsabilité du transporteur. Celui-ci est donc tenu d'une obligation de résultat envers son co-contractant et est présumé automatiquement responsable en cas de perte ou avaries aux marchandises confiées. Ainsi, par ce caractère d'ordre public, toute clause tendant à exonérer par

avance le transporteur de sa responsabilité ou à renverse l'ordre de la preuve doit être déclarée nulle de plein droit.

100 – Exonération. Il peut toutefois s'exonérer de cette responsabilité en apportant une double preuve : établir l'existence d'une cause d'exonération, à savoir la force majeure, le vice propre de la chose, le fait de l'expéditeur ou du destinataire (si les dommages ne sont pas apparents⁶⁹), et démontrer la relation de cause à effet entre cette cause exonératoire et le dommage.

Bien sur le transport est par nature fortement marqué par l'internationalité de l'activité. Il est donc opportun d'observer le régime international.

II. Le transport international

101 – Similitude avec le régime interne. C'est bien sur la Convention de Genève du 19 mai 1956 dite convention CMR qui régit les transports internationaux de marchandise. L'article 17 va notamment prévoir que le transport est responsable de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise entre le moment de la prise et celui de la livraison.

102 – Exonération. L'article 41 de la convention de Genève prévoit qu'est nulle toute stipulation qui directement ou indirectement dérogerait aux dispositions de la présente Convention.

Bien sûr, le transporteur peut toutefois s'exonérer de cette responsabilité soit en prouvant de façon certaine et complète que le dommage résulte d'une des causes générales prévues à l'article 17-2. Egalement, en établissant que le dommage a pu résulter de risques particuliers énumérés à l'article 17-4 de la CMR.

⁶⁹ Cass. com., 16 janv. 2007, no 05-18.759.

Nonobstant le régime de responsabilité, les particularités de l'indemnisation dans le transport en fonction d'un transport interne ou externe est également à observer.

Section II – Régime d'indemnisation

103 - La distinction interne et internationale. Une nouvelle fois, nous nous attarderons en une brève comparaison entre le régime interne et internationale.

104 – Le transport national. Le transporteur doit réparation de tous les préjudices justifiés. Il peut opposer des limitations d'indemnité personnelles, à condition qu'elles soient connues et acceptés par l'expéditeur. A défaut, ce seront les limitations découlant des contrats-types sauf dol ou faute inexcusable⁷⁰ du transporteur obligeant à réparation intégrale. En cas de déclaration de valeur du donneur d'ordre, le transporteur moyennant prix convenu doit réparation dans la limite du montant déclaré.

105 – Le transport international. Dans le cadre d'un transport soumis au régime de la convention de Genève, le transporteur ne doit réparation que pour le seul préjudice matériel. Sa responsabilité est limitée selon l'article 23-3 de la CMR. Il ne peut toutefois se prévaloir de cette limite si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui d'après la loi de la juridiction saisie est équipollente au dol (en France, la faute inexcusable).

Cependant comme nous avons pu l'expliquer, le régime juridique du transport terrestre de marchandise n'est pas strictement appliqué. Il faut avoir conscience que dans ce domaine d'activité, la réclamation des droits par un transporteur signifie rupture des relations commerciales.

⁷⁰ C. com, Art. L133-8.

Chapitre II – La primauté des rapports commerciaux

106 – Présentation. Ce chapitre se décomposera avec deux sections, la première développera l'argument du déséquilibre des forces entre un transporteur et son client, et le second mettra en exergue la volonté pour un transporteur d'obtenir des relations commerciales pérenne.

Section I - Le déséquilibre des forces

107 - La différence de poids. Pour appréhender le décalage que l'on retrouve en droit des transports par rapport à la pratique, il faut bien cerner la différence de poids entre un transporteur, et son client (très souvent un grand groupe industriel ou de la grande distribution).

Pour illustrer ces propos, on estime le chiffre d'affaire moyen d'un transporteur routier à 332 000€⁷¹, ce qui est dérisoire lorsque l'on compare ce chiffre à ses clients atteignant très aisément les centaines de millions d'euros.

Outre le chiffre d'affaire, ce déséquilibre des poids s'exprime par le nombre de transporteur. D'après les chiffres de la Fédération Nationale des Transports Routier, on estime à 37 200 le nombre d'entreprises de transports⁷² en France auxquels s'ajoutent tous les pays caboteurs pouvant répondre aux demandes des grands groupes en demandes d'une mission de transport. Ainsi, il paraît donc assez aisé pour un demandeur de transport de satisfaire ce besoin tant le nombre de transporteur est grand sur le marché plaçant donc ces derniers dans une position de faiblesse vis-à-vis de leur client.

⁷¹ Moyenne indicative élaborée à partir de données INSEE.

⁷² Les chiffres clés du TRM – FNTR.

108 – Conclusion. Pour permettre une fidélisation des relations avec les clients ou du moins pour éviter une rupture des relations commerciales, le transporteur va parfois faire l'impasse sur les droits qui sont les siens pour éviter de mettre à mal la pérennité des échanges avec son client.

Section II – Le maintien des relations commerciales

109 – La disjonction entre le droit et la pratique. Il est évident que l'objectif premier des transporteurs est de satisfaire aux mieux leurs clients. De ce fait, par ricochet, il n'est pas rare dans la pratique d'avoir un transporteur confronter à une facture de litige marchandise alors que des réserves n'ont pas été confirmées par le donneur d'ordre comme l'impose l'article L133-3 du Code de commerce et rendant toutes actions forcloses. Pour autant la facture sera bien réelle, et le transporteur n'ira pas opposer l'article cité. Pourquoi ? Afin de conserver son client qui verrait d'un très mauvais œil le refus par le transporteur de prise en charge de ce litige bien réel pour le non-respect d'une formalité juridique.

Une illustration pourra également dans le futur renforcer cette disjonction. Depuis le 1^{er} mai 2017, le nouveau contrat type transport est applicable et a repris dans son nouvel article 23 une règle d'origine jurisprudentielle⁷³ qui prévoit la responsabilité pour faute prouvée du transporteur pour tous dommages aux biens de l'expéditeur ou du destinataire (autres qu'à la marchandise). Le problème que pose cette nouveauté est qu'un tel sinistre nait d'un contrat de transport et par conséquent est soumis à la prescription annale du droit des transports.

En conséquence nous pouvons avoir de sérieux doutes quant à l'application de la prescription annale par les clients qui verraient leurs

⁷³ Cass. Com. 19 mars 1985, n°82-12.928.

biens endommagés. A l'inverse, nous pouvons nous dire que cette règle peut légitimement être appliquée pour les dégâts matériels subits par le transporteur lors d'un chargement ou un déchargement. La question qui se pose est de savoir si un client pourrait opposer la prescription annale envers un transporteur qui aura tardé à réparer son matériel ? La réponse reste en suspens, en attendant que la pratique livre ses éléments de réponses.

110 - La primauté du consensualisme. Le consensualisme est l'un des critères d'identification du droit des transports. On le retrouve principalement dans le cadre de l'établissement du contrat de transport mais également dans les règlements de litige. L'efficacité des règlements à l'amiable vont s'apprécier sur le long terme. En effet, le court terme sera déficitaire car cela se traduit par une perte de chiffre d'affaire, mais sur le long terme se caractérise par une continuité des relations commerciale.

Ainsi refuser l'application du droit et par conséquent d'une décision de justice c'est maintenir les échanges avec le client et éviter le risque de se retrouver sans activité.

Nous pouvons conclure que la pratique du transport terrestre est une pratique difficile. D'une part exposée à de nombreux risques (autant sur le plan contractuel que sur le plan de la responsabilité civile) et d'autre part soumis à la forte puissance des donneurs d'ordres qui restreignent leurs droits. C'est à cette égard qu'il est essentiel pour un transporteur de maîtriser le régime juridique qui l'entoure mais également de comprendre tous ce qui est en mesure d'améliorer son activité, à savoir la maîtrise des assurances et la gestion de ses sinistres.

DEUXIEME PARTIE : LA REDUCTION DU TAUX DE SINISTRALITE

111 - Conséquence de l'évolution de la sinistralité. La précédente partie a mis en exergue les différents risques auxquels sont confrontés les transporteurs routiers. Cette activité intrinsèquement risquée allié à une mauvaise gestion des risques et des sinistres se conclue logiquement par une hausse des tarifs par les assureurs.

En réaction aux hausses de tarifs imposées, les entreprises étudient des financements alternatifs pour la prise en charge de leurs risques. Les augmentations peuvent atteindre des pics que les transporteurs ne peuvent plus, ou ne veulent plus supporter et vont pratiquer ce que nous pouvons appeler « l'auto-assurance ». Reste à définir cette notion ainsi que montrer la gestion qu'il peut en être fait pour réduire son taux de sinistralité.

TITRE I - Caractérisation de « L'auto-assurance ».

112 - Présentation. Nous envisagerons dans le présent titre de définir cette notion d'auto-assurance pour ensuite s'attarder sur les bénéfices que peuvent engendrer la gestion de cette auto-assurance.

Chapitre I - Qu'est que « l'auto-assurance » ?

113 – La rétention. De manière à contourner l'augmentation des primes d'assurances, les entreprises vont présenter l'assurance comme une solution de dernier recours en cherchant des alternatives à cette dernière.

Tout d'abord elles peuvent choisir de contrôler le risque, en diminuant la probabilité qu'un risque devienne un sinistre. Une autre possibilité consiste à choisir le transfert non assurantiel du risque. C'est ce dernier point que nous qualifions d'auto-assurance.

Né de la pratique, le terme d'auto-assurance ou la rétention est l'option qui s'avère la plus intéressante, sur le plan des différents intérêts qu'elle comporte et des différents aspects qu'elle peut revêtir. L'enjeu est donc de définir une certaine part de rétention des sinistres, c'est-à-dire que l'entreprise peut conserver en autofinancement, sans pour autant mettre en cause sa survie à long terme.

114 – Deux formes d'auto-assurance. Il est envisageable d'apprécier l'auto-assurance sur deux niveaux. Le premier interviendrait lors de l'élaboration du contrat, le second au cours de la vie de l'entreprise, pendant la gestion des sinistres.

Section I – « Auto-assurance » en amont

115 – Présentation. A ce stade, il y'a un véritable ajustement du contrat d'assurance permettant à l'entreprise de transport de choisir a qu'elle niveau elle souhaite autofinancer la prise en charge de ses risques.

I. « L'auto-assurance » prévue au stade de la formation du contrat

116 – Une gestion réfléchie. A l'inverse d'une gestion des sinistres avec de la rétention au moment de la survenance de l'accident, ce cas d'auto-assurance se fait dès la formation du contrat. A ce niveau, la prise de décision d'éliminer de la compétence d'un assureur certains sinistres est dûment réfléchie et envisageable grâce aux études de la sinistralité et du financement de l'entreprise. Ces études sont généralement effectuées avec le soutien d'un Risk Manager interne ou bien par le biais d'audits orchestrés par les courtiers en assurances.

117 – Négociation avec l'assureur. L'auto-assurance peut résulter de négociation avec l'assureur, qui accepte de prendre en charge des sinistres, avec des garanties qui restent cohérentes avec les risques de l'activité, mais avec des franchises plus élevées, en deçà desquelles l'entreprise de transport reste son propre assureur. L'auto-assurance peut également prendre forme par un contournement des risques de la part de l'entreprise. C'est à dire en renonçant d'assurer une partie des risques que génère l'activité de transporteur.

Toutes ces différentes façons de faire varier son taux d'auto-assurance ne sont rien de plus que des ajustements dans l'élaboration du contrat, possible grâce à l'intervention de certain mécanisme.

II. Ajustement dans l'élaboration du contrat

118 – Des aménagements contractuels. Comme nous l'avons constaté préalablement, les entreprises cherchent à maîtriser les tarifs des assureurs. De ce fait, les deux parties se trouvent confrontés à un conflit d'intérêt, où l'un veut augmenter ses primes, l'autre conserver au minimum des tarifs identiques. Pour ce faire, des mécanismes d'ajustement des garanties existent pour diminuer l'intervention de l'assureur et corrélativement baisser la prime et laisser à la charge de

l'entreprise de s'auto-assurer dans les risques qu'elle a décidé d'exclure ou en deçà des franchises qu'elle aura ajustées.

A. Ajustement en fonction des risques

119 – Délimitation conventionnelle de la couverture des risques. L'objet d'un contrat d'assurance est de couvrir un ou plusieurs risques évalués au moment de la souscription du contrat. Si certain risque relève d'une obligation de garantie (*cf. supra responsabilité civile automobile*) d'autres peuvent être librement choisis par les parties aux contrats.

A ce titre, l'article L113-1 du Code des assurances dispose que « *les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police* ». Il faut retenir les derniers mots de l'article. Ceux-ci posent le principe de la liberté contractuelle des parties de définir les risques qu'ils veulent garantir. Cette faculté dont dispose les contractants est souvent rappelé par la Cour de cassation qui souligne « *la liberté des parties de convenir du champ d'application du contrat et de déterminer la nature et l'étendue de la garantie* »⁷⁴ mais aussi qu'ils sont « *libres, ne s'agissant pas d'une assurance obligatoire, d'exclure certains risques* »⁷⁵.

120 – Conséquence : l'équilibrage de la prime. La conséquence logique de la perte de garantie pour certains risques choisis est bien entendu la baisse de la prime d'assurance.

Pour comprendre la diminution de la prime d'assurance par la réduction des risques couverts, il faut décomposer les éléments de la prime. Le montant total de la prime est composé d'une prime pure auxquelles vont

⁷⁴ Cass. 1^{re} civ. 24 mars. 1992, n°90-17.862.

⁷⁵ Cass. 1^{re} civ 7 janv. 1997, n°94-18.978.

s'ajouter les frais de souscription et de gestion ainsi que les diverses taxes applicables à l'assurance.

Il faut retenir notre attention sur la prime pure, qui correspond à la somme d'argent que l'assureur doit percevoir de chacun de ses assurés pour être simplement en mesure, par la mutualisation, de payer les sinistres. Elle est donc liée au risque couvert. C'est cette prime pure qui va varier en fonction du choix des parties de couvrir plus ou moins de risque. Cependant, la variation de prise en charge de risque n'est pas le seul mécanisme permettant de moduler la prime et par conséquent d'ajuster son auto-assurance.

B. Ajustement en fonction de la franchise

121 – Le choix de la franchise. Il existe deux formes de franchises, la franchise dite absolue et la franchise gérée.

La franchise absolue est une forme d'auto-assurance dans la mesure où celle-ci détermine le seuil de transfert de risque à l'assureur. Elle se déduit de l'indemnité, quelle que soit l'importance du sinistre. Ainsi, en fonction de son niveau, l'assuré se trouvera plus ou moins régulièrement à pratiquer de l'auto-assurance.

Nous trouvons ensuite la franchise gérée. Apparue en France dans les années 1980, cette franchise répond d'un calcul de la sinistralité propre de l'assuré permettant à l'assureur de demander une franchise annuelle qui permettra de procéder au règlement des sinistres jusqu'à l'épuisement de celle-ci. L'assuré paie en début d'année la totalité des sommes dues (prime et franchise) ce qui va faciliter le budget assurance d'une entreprise.

122 - Le calibrage de la franchise. La franchise a pour but de responsabiliser l'assuré en faisant partager les risques si un accident survient. Chacun sera dans l'obligation de couvrir une partie des montants (excepté pour de la responsabilité civile automobile). Cette franchise pourra être modulée en fonction du niveau de franchise convenu.

Il faut être vigilant quant au calibrage de cette franchise. Une franchise trop élevée ferait perdre l'intérêt financier d'un contrat d'assurance voir le rendre nul (*cf. infra*). A l'inverse une franchise trop faible s'avère indésirable ; pour l'assuré d'une part qui verrait sa prime dangereusement augmentée et pour l'assureur d'autre part, qui interviendrait trop souvent car il ne bénéficierait plus de la responsabilisation de l'assuré que procure une franchise bien ajustée.

La fixation du montant de la franchise est donc un point stratégique de la politique de transfert des risques et un élément important de la négociation des couts de l'assurance. Le choix entre l'une ou l'autre formule se fera par l'assuré, qui déterminera le mode de couverture du risque qui lui conviendra le mieux, en mesurant l'étendue de ses possibilités financières. Cependant, si fixer le seuil de la franchise permet d'ajuster son auto-assurance, cet ajustement n'a cependant pas le monopole de sa mise en place.

Section II - « Auto-assurance » en aval

123 - Compétences interne. L'auto-assurance peut être rencontrée directement dans la pratique, une fois que le contrat d'assurance a déjà été conclu et qu'une franchise a été déterminée (nous développerons toujours en admettant que l'entreprise a fait le choix d'une franchise absolue).

Pour parvenir à une bonne pratique d'auto-assurance, les entreprises doivent s'investir dans la constitution de compétences internes permettant d'identifier rapidement les risques et les sinistres, de les prévenir et de les gérer aux mieux afin d'éviter les déclarations massives auprès de l'assureur.

Pour ce faire, l'entreprise doit faire maîtriser au mieux par ses préposés le contrat d'assurance et les garanties qu'ils couvrent.

I. La maîtrise du contrat d'assurance

124 - La connaissance du cadre légal de l'assurance. Si l'entreprise souhaite avoir une bonne utilisation de l'auto-assurance, celle-ci doit se doter des moyens humains capables de réaliser de telle tâche. Il ne suffit donc pas de partager la charge de gestion de sinistre à plusieurs employés. Cette tâche doit être centralisée pour que son traitement soit efficace.

Outre la centralisation qui n'est qu'une question d'organisation et de management, il est essentiel que la personne à qui incombe la charge de la gestion des sinistres ait une parfaite maîtrise du sujet. C'est-à-dire dans un premier temps, connaître le contrat d'assurance dont bénéficie son entreprise mais également comprendre et maîtriser la législation afférente aux assurances. A l'instar d'un gestionnaire de sinistre chez un assureur ou chez un courtier, l'employé qui s'occupera du traitement des sinistres devra comprendre les enjeux et les responsabilités des tâches qui sont les siennes.

Evidemment, outre la connaissance du fonctionnement et des mécanismes des assurances, l'employé devra également maîtriser le

sinistre lorsqu'il survient. Il devra donc avoir une parfaite prise d'information.

II. L'importance de la prise d'information.

125 - Plusieurs informations essentielles. Pour pratiquer de la rétention, il faut être en mesure d'avoir une connaissance parfaite du sinistre. En priorité certaines qui vont permettre d'en mesurer sa complexité et son importance.

126 - La connaissance des parties impliquées. Le cas de sinistre impliquant un poids lourd est bien plus complexe que ce que l'on pourrait trouver avec un véhicule léger. Comme nous avons pu le faire remarquer précédemment (*cf. supra*) un camion peut faire impliquer facilement deux parties différentes. Ainsi, connaître les propriétaires de chaque partie de l'ensemble, les contrats régissant l'utilisation du véhicule ou encore l'implication (ex : si c'est le tracteur ou la remorque qui provoque les dégâts) est le premier pilier d'une bonne gestion de sinistre pouvant aboutir à l'auto-assurance cohérente.

Un accident implique le plus souvent une tierce personne. Le fait que cette personne soit dans une voiture, propriétaire d'un immeuble, ou bien un professionnel ou un particulier va faire varier le champ des possibilités de gestion. Ainsi nous irons plus facilement vers un règlement amiable lorsque le tiers est un professionnel, à l'inverse lorsqu'il y'a l'intervention d'un particulier, l'assurance sera saisie systématiquement.

127 - La connaissance des valorisations. Valoriser un sinistre est l'ultime objectif de l'entreprise. Pour ce faire il faut d'abord pouvoir dire si le sinistre engage sa responsabilité ou non, et de savoir qu'elles sont les dommages engendrés par le sinistre. C'est par ces informations là que

pourrons être établis des provisions permettant d'amortir les couts d'un sinistre.

Si toutes ces informations sont bien assimilées, l'auto-assurance ne présentera pas de risque pour l'entreprise et si celle-ci est bien maitrisé, elle pourra de manière corrélative voir le taux de responsabilité baisser et sa prime d'assurance annuel diminuer. Il faut cependant rester vigilant, car une pratique intensive de la rétention de sinistre peut aboutir à des situations négatives pour l'entreprise.

Section III – Les risques de « l'auto-assurance »

128 – Deux grands risques. Nous développerons les effets négatifs de l'auto-assurance à travers deux risques : les effets négatifs de l'abus de l'auto-assurance et les risques d'aggravation d'un sinistre.

I. Aveuglement au bénéfice du taux de sinistralité

129 – Effet pervers de la rétention. Lorsque l'on pratique de la rétention et que l'entreprise autofinance de manière abusive ses sinistres, celle-ci s'aveugle au détriment de son chiffre d'affaire. Son taux de sinistralité sera somme toute excellent, mais son chiffre d'affaire se portera-t-il mieux ? La réponse est certainement négative.

A. La perte de chiffre d'affaire

130 – Mise en jeu de la pérennité de l'entreprise. Une auto-assurance trop poussée pourrait avoir comme conséquence un chiffre d'affaire à

court terme en diminution. Si la stratégie d'auto-assurance s'apprécie sur le long terme, il n'en demeure pas moins que les couts financiers s'apprécient sur le court terme et que si ceux-ci se cumulent sur un mois, l'entreprise pourrait très certainement subir de grosse difficulté financière.

131 - L'activité de transport catalyseur de ce risque. Comme nous l'avons fait remarquer, le transport est une activité très sinistrogène. Il n'est pas rare d'avoir un grand nombre de sinistre. A cet égard, il faut très méticuleusement mesurer le taux d'auto-assurance que l'entreprise doit appliquer, au plus celle-ci est grande, au plus elle pourra le pratiquer, à l'inverse une entreprise plus petite ne pourra pas toujours supporter les couts d'un sinistre.

Il faut également garder à l'esprit qu'une auto-assurance excessive ferait perdre tout l'avantage d'avoir contracter une assurance.

B. Remise en cause de l'intérêt de l'assurance

132 - La perte de valeur de l'assurance. Pratiquer l'auto-assurance de manière intensive pourrais remettre en cause l'intérêt du contrat d'assurance. A l'instar d'une franchise trop élevé, si l'assuré ne fait jamais intervenir son assureur, il n'y aurait donc aucune contrepartie aux contrats d'assurance. Ce qui, ne l'oublions pas, une obligation légale pour un contrat à titre onéreux tel que le contrat d'assurance.

Effectivement, depuis la réforme du droit des contrats⁷⁶, le nouvel article 1169 du Code civil dispose « *qu'un contrat à titre onéreux est nul lorsque, au moment de sa formation, la contrepartie convenue au profit de celui qui s'engage est illusoire ou dérisoire* ». Auparavant, nous aurions pu évoquer

⁷⁶ Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

la nullité du contrat pour défaut de cause comme le prévoyait l'ancien article 1131.

Nous pouvons également nous demander s'il n'en serait pas de même avec une clause dans le contrat d'assurance prévoyant une franchise à un niveau trop élevé ? Cette fois-ci en appliquant l'article 1170 du Code civil (issu des jurisprudences Chronopost⁷⁷ et Faurecia II⁷⁸) qui considère nul « *toutes clauses qui prive de sa substance l'obligation essentielle* ».

Passé la remise en cause du contrat d'assurance, l'autre risque de la rétention de sinistre et leur dégradation voir se trouver forclos.

II. Dégradation d'un sinistre et prescription

133 – La conservation de sinistres. Pratiquer l'auto-assurance, c'est pratiquer de la rétention de sinistre. A ce titre, il faut être certain de connaître tous les éléments (*cf. supra*).

Un sinistre mal maîtrisé dans sa gestion est un risque énorme pour l'entreprise. Celle-ci s'exposerait aux risques de voir la charge financière du sinistre prendre plus d'ampleur que ce qui avait été prévu. Ce qui pourrait être très dommageable pour l'entreprise assuré.

134 – La perte des droits. Par ricochet, lorsqu'un sinistre se dégrade le réflexe logique d'un assuré et de déclarer le sinistre à son assureur.

Comme nous l'avons vu précédemment, un assureur ne peut pas opposer à son assuré la tardivité de la déclaration pour refuser la prise en charge de ce sinistre. En effet, selon la loi⁷⁹ avec l'appui d'une jurisprudence constante, l'assureur devrait établir la preuve que le retard dans la

⁷⁷ Cass. com., 22 oct. 1996, n° 93-18.632.

⁷⁸ Cass. com., 29 juin 2010, n° 09-11.841.

⁷⁹ C. assur. Art. L113-2.

déclaration lui a causé un préjudice (ce qui est dans la pratique extrêmement difficile à démontrer).

Cependant, il ne parait pas impossible d'envisager qu'un sinistre se dégrade une fois passée la prescription biennale des assurances voulu par l'article L114-2 du Code des assurances. Dans ce cas, l'entreprise ne pourrait pas obtenir le soutien de l'assurance, pas même si les parties avaient prévu de rehausser dans le contrat d'assurance les délais. En effet, La Cour de cassation a affirmé en 1964⁸⁰ « *qu'un juge du fond ne saurait déduire du comportement de l'assureur pendant de longues années qu'il avait conclu avec l'assuré un accord valable ayant pour objet de modifier le cours de la prescription pour tous les sinistres et par conséquence d'en allonger les délais* ». Il est donc impossible de passer outre ce délai biennal de manière conventionnel.

Malgré tous les risques que nous venons d'évoquer, une bonne gestion de l'auto-assurance autrement dit d'une bonne maîtrise de sa sinistralité, peut faire tirer des avantages pour les deux parties au contrat d'assurance.

Chapitre II – Bénéfices d'une bonne gestion de la sinistralité

135 – Deux parties, deux potentiels bénéficiaires. La maîtrise du contrat d'assurance permettant une auto-assurance efficace peut apporter des avantages aussi bien à l'assureur qu'à l'assuré. C'est ce que nous développerons dans le présent chapitre.

Section I – Gains au bénéfice de l'assureur.

⁸⁰ Cass. 1^{re} civ., 2 juin 1964, n°62-11.076.

136 - Un assuré autonome. Une entreprise qui traite elle-même ses sinistres est de fait très autonome. N'oublions pas qu'un assureur ou un courtier a une obligation de conseil envers son assuré. Ainsi, une entreprise cherchant à maîtriser son auto-assurance devra *de facto* être compétente en la matière. L'assureur ne sera donc que très rarement sollicité, tout en bénéficiant d'une prime d'assurance.

137 - La connaissance des conventions entre assureur. Lorsque la pratique de l'auto-assurance est maîtrisée, tous les rouages de l'assurance sont connus de l'entreprise.

Ainsi l'assuré pourra faire profiter à l'assurance des avantages que peuvent conférer les montants forfaitaires de la convention IRSA (*cf. supra*) et au demeurant améliorer son bilan financier chez l'assureur.

Bien entendu, le véritable bénéficiaire d'une bonne maîtrise de la sinistralité, c'est l'entreprise assurée.

Section II - Gains au bénéfice de l'assuré

138 - La maîtrise du taux de sinistralité. Afin de maîtriser l'auto-assurance et par ricochet maîtriser son taux de sinistralité, il faut comprendre ce qu'est ce taux pour en dégager des conséquences.

I. La connaissance du taux de sinistralité

139 - Le calcul du taux. Ce taux correspond à la quantité de sinistres qu'une compagnie d'assurance devra rembourser, comparée aux primes encaissées. C'est donc un ratio entre les encaissements et le remboursement qui devra être inférieur à 1. Auquel cas, il couvre les

couts de gestion et assure une bonne rentabilité de la compagnie d'assurance.

140 - L'usage de ce taux. Les compagnies d'assurance vont utiliser cette statistique pour aménager les tarifs de prime, ajuster les provisions, adapter les clauses de contrat et aussi pour promouvoir la prévention.

Au demeurant, rien n'empêche l'entreprise assurée de faire le même usage de ce taux afin d'anticiper les coûts d'assurance.

II. Conséquence de la maîtrise du taux de sinistralité

141 - Les avantages. Il y'a plusieurs avantages à développer sa connaissance sur son propre taux de sinistralité. D'une part la connaissance de sa situation, des finances qui s'améliorent sur des moyen/long termes et enfin une amélioration technique.

I. La connaissance de sa situation

142 - La fin de l'approximation. L'entreprise de transport routier qui cherche à comprendre et à améliorer sa sinistralité se doit de connaître tous les sinistres, qu'ils soient minimes ou graves.

Pour ce faire, il faudra briefer son personnel pour faire remonter chaque information. Afin d'éviter que certain chauffeur reste muet sur d'éventuel accident qu'ils auraient eu (exemple : marche pied cassé, rayures, etc.), il faut qu'à l'instar d'un état des lieux immobilier, qu'un système de contrôle du véhicule soit mis en place avant la tournée de chaque chauffeur.

Ainsi, un chauffeur qui déclare des dégâts sur un véhicule pourra permettre à l'exploitant de se retourner vers le conducteur précédent responsable des dégâts pour obtenir des explications.

Réaliser une telle démarche, c'est être capable de provisionner correctement les coûts engendrés par les sinistres et par conséquent amortir ces finances.

II. Amélioration financière

143 - De meilleures provisions. Les provisions correspondent à des charges probables qu'une entreprise aura à supporter dans un avenir plus ou moins proche et pour un montant estimable mais non connu définitivement. Identifier tous les sinistres s'est s'assurer de provisionner correctement et par conséquent gérer de la meilleur des manières sa comptabilité.

De plus sur les longs termes, en gérant de la meilleure façon sa sinistralité, la prime d'assurance sera régulièrement diminuée. Réduisant ainsi le budget annuel assurance de l'entreprise.

Enfin, le recensement des sinistres va permettre d'adapter les formations des conducteurs et à long terme de voir la réduction d'accidents responsables.

III. Amélioration technique

144 - Des conducteurs plus performants. Effectuer un recensement de l'ensemble de ses accidents, c'est identifier les carences qu'ont les conducteurs dans la conduite.

Identifier ces carences, c'est pouvoir les améliorer par le biais de formation. Notamment par le biais de programme de prévention qui permettent également de baisser la prime d'assurance (*cf. supra*).

De fait, au mieux les conducteurs seront formés, aux moins les accidents responsables arriveront. Ce qui fait que sur une vision long termes, l'entreprise aura une prime d'assurance réduite, et des accident responsable de manière beaucoup moins fréquente.

Maintenant qu'ont été appréhendés l'environnement opérationnel d'un transporteur routier de marchandise, que nous avons pu voir un bref aperçu des risques et de la législation qui l'entoure, et que les termes d'auto-assurance et de sinistralité ont été définie, nous pouvons approfondir la méthode de gestion d'auto-assurance que les entreprises peuvent adopter en cas de sinistre.

TITRE II – La gestion opérationnelle de l'auto-assurance dans l'activité de transport routier de marchandise

145 – Présentation. Ce deuxième titre de la deuxième partie va nous imprégner d'un contexte bien plus opérationnel que ce que nous avons pu voir jusqu'ici. A travers la gestion de sinistre matériel et des litiges marchandises, nous verrons une application des points plus théorique que nous avons pu étudier précédemment.

Chapitre I – En matière de sinistre matériel

146 – Flotte automobile. A l'instar du chapitre premier du premier titre de la première partie, ce chapitre s'apprécie au prisme des sinistres

englobé par la garantie flotte automobile. A savoir principalement la RC automobile et l'assurance dommage.

Afin de compléter la lisibilité de la présente procédure de gestion de sinistre, il est préférable de se référer à l'annexe 1 présentant un tableau résumant la méthode de gestion de sinistre (du point de vu d'un transporteur). Par ailleurs, pour chaque sinistre pris individuellement, un logigramme sera présenté dans des annexes pour également facilité la compréhension de la méthode.

147 - Trois grandes catégories. Afin de classier les sinistres, il est préférable de les séparer en trois groupes : Les sinistres sans tiers, les sinistres avec tiers sans que la responsabilité du transporteur soit engagée, les sinistres avec tiers où la responsabilité du transporteur est engagée.

Section I – Sinistres sans tiers

148 - Six sous-catégories. Il faut une nouvelle fois opérer une distinction à l'intérieur des trois grands groupes de sinistre. Cette séparation va mettre en exergue la bonne gestion de sinistre en fonction des intervenants. C'est-à-dire en fonction des entités concerné par l'ensemble routier : Tracteur, semi-remorque et conducteur.

I. Tracteur, semi-remorque et conducteur appartenant au transporteur

149 - Garantie dommage. Ce type d'accident ne fait intervenir aucune personne extérieure à l'entreprise et est donc plus simple dans son

traitement. Le sinistre sera déclaré à l'assurance uniquement si l'estimation des montants des dégâts est supérieure à la franchise.

Cependant, tous les sinistres ne sont pas si simples dans leur traitement. En effet, dans une grande majorité des cas, il y'a toujours la présence d'un tiers dans l'ensemble routier, à commencer par un intérimaire.

II. Tracteur, semi-remorque appartenant au transport avec un conducteur intérimaire

150 - Garantie dommage de l'entreprise de travail temporaire. Cette catégorie de sinistre fait intervenir un intérimaire et donc une entreprise de travail temporaire. Un contrat prévoyant une clause d'assurance ait généralement souscrit auprès de chacune de des entreprises travaillant avec le transporteur. En revanche, ces contrats couvrent dans la majorité des cas, uniquement les dommages causés sur l'ensemble confié à l'intérimaire. C'est donc la garantie dommage de l'assurance de l'entreprise de travail temporaire qui bénéficiera au transporteur moyennant une franchise

Cette assurance aura dans la plupart du temps une franchise moins élevé que l'assurance du transporteur et n'interviendra que dans la limite de la franchise de cette l'assurance évitant ainsi une double assurance. Bien évidemment, il faudra déclarer le sinistre auprès de l'assurance de l'entreprise temporaire uniquement si sa franchise est dépassée (idem pour l'assurance du transporteur).

151 - Pas d'impact sur la sinistralité. Déclarer le sinistre chez l'assureur de l'entreprise de travail temporaire n'aura aucun impact sur les statistiques de sinistralité de l'assureur du transporteur.

152 - Exemple. L'assurance du transporteur dispose d'une franchise de 5000€. L'assurance de l'entreprise de travail temporaire fait bénéficier de son assurance au transporteur avec une franchise de 1000€.

Un intérimaire endommage lors de sa mission le véhicule du transporteur. Le montant des réparations s'élève à 7000€. Ainsi le transporteur supportera les 1000€ de franchise de l'assurance de l'agence d'intérim, celle-ci supportera la différence entre la franchise de l'assureur du transporteur et sa propre franchise soit 4000€ (5000 - 1000). Enfin l'assureur du transporteur supportera les coûts supérieurs à sa franchise soit 2000€.

Outre l'intérimaire, nous pouvons trouver un autre opérateur impliqué dans l'ensemble routier, le client propriétaire de la remorque.

III. Tracteur, conducteur appartenant au transporteur avec un remorque appartenant à un client

153 - Deux parties distinctes. Cette catégorie de sinistre fait intervenir un client qui est le propriétaire de la semi-remorque. Le transporteur est donc le tractionnaire de ce client. Il faudra donc distinguer des dommages sur le tracteur des dommages sur la semi-remorque.

A. Dommages sur tracteur

154 - Garantie dommage. Concernant les dégâts sur le tracteur, le transporteur déclarera le sinistre auprès de son assurance uniquement si l'estimation des montants des dégâts est supérieure à la franchise. Ainsi,

en deçà de la franchise, le transporteur pratiquera de l'auto-assurance et financera ses propres réparations.

Si la gestion des dégâts sur le tracteur est simple, il en est totalement différent sur les dommages subis par la semi-remorque appartenant au client du transporteur.

B. Dommage sur semi-remorque

155 – Les relations contractuelles. Le client qui confie sa remorque régulièrement entretien forcément des relations commerciales régulières avec le transporteur et par conséquent dispose d'un contrat prévoyant notamment ce qu'il se passe en cas de sinistre sur le véhicule confié.

Le contrat peut prévoir que dans tous les cas, c'est l'assureur du propriétaire de la remorque qui sera compétent et que le transporteur payera la franchise. Il est préférable pour le transporteur d'utiliser ce mécanisme car cela présente le bénéfice de ne pas contrarier le taux de sinistralité de son assurance.

Il arrive que le contrat stipule que le transporteur doit faire élargir sa garantie flotte automobile aux remorques confiées par le biais de police « semi-remorque indéterminée ». Dans ce cas, le transporteur déclarera le sinistre à son assurance uniquement si la franchise est dépassée.

Nous trouvons également parfois cette typologie d'accident en y ajoutant un conducteur intérimaire.

IV. Tracteur appartenant au transporteur avec un conducteur intérimaire et une semi-remorque à un client

156 - Deux parties distinctes, trois opérateurs. Cette catégorie de sinistre fait intervenir trois opérateurs : un transporteur, un intérimaire et un client propriétaire de la remorque.

A. Dommages sur tracteur

157 - Garantie dommage de l'entreprise de travail temporaire. Nous retrouvons, en ce qui concerne les dommages au tracteur, l'assurance dommage de l'entreprise de travail temporaire. Ainsi, si le montant des réparations dépasse la franchise, il y aura déclaration. Dès que le montant atteindra la franchise de l'assurance du transporteur, cette dernière prendra en charge le surplus (*cf. supra*).

La situation se complique pour les dégâts subis par la semi-remorque.

B. Dommages sur la semi-remorque

158 - Retour de l'assurance de l'entreprise de travail temporaire. Il est possible que le contrat souscrit avec l'agence d'intérim fasse étendre la garantie dommage aux véhicules qui n'appartiennent pas au transporteur. Auquel cas, l'assurance de l'entreprise de travail temporaire prendrait à sa charge, déduction de la franchise, les frais de réparations de la semi-remorque.

159 – Le contrat de mise à disposition. Comme nous l’avons vu plus haut, tout va dépendre du contrat de mise à disposition entre le client et le transporteur qui déterminera si c’est l’assurance du client ou du transporteur qui seront compétent. Dans tous les cas, l’assurance sera saisie uniquement si le montant de la franchise est dépassé.

Il reste maintenant à voir le dernier opérateur pouvant être impliqué dans l’ensemble routier : le tractionnaire.

V. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire et semi-remorque au transporteur.

160 – Le contrat de traction. Le tractionnaire tracte la remorque du transporteur. Durant cette mise à disposition, ce dernier est responsable des dégâts qu’il causera à la remorque prêtée. Pour éviter tout risque d’insolvabilité en cas de gros dommage ou de refus de prise en charge, il est préférable de prévoir un contrat entre le tractionnaire et le transporteur. Ce contrat prévoirait qu’en cas de dommage pendant la mission du tractionnaire, ce dernier serait responsable. Il pourrait même y être inclus une obligation d’étendre la garantie dommage aux semi-remorques confiées.

Cette manœuvre permettrait d’éviter de voir son taux de sinistralité se détériorer par la faute d’un opérateur extérieur en cas de dégât sur le véhicule du transporteur. Il est bien entendu, inutile de traiter des dommages subis par le tracteur étant la propriété du tractionnaire, il en est l’unique gestion de sinistre.

Cependant, le cas se complexifie lorsque le tractionnaire tracte une semi-remorque appartenant à un client du transporteur.

VI. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire avec une semi-remorque à un client

161 - Le transporteur intermédiaire. Comme précédemment, nous ne nous préoccupons pas des dommages subis par le tracteur car la gestion appartient uniquement au tractionnaire. En ce qui concerne les dommages sur la semi-remorque du client. Le transporteur jouerait ici le rôle d'intermédiaire entre son sous-traitant et son client.

En effet, un contrat de mise à disposition de la remorque entre le client et le transporteur est présent, bloquant toutes demandes directes du client de prise en charge des réparations par le tractionnaire.

Ainsi les deux cas les plus probables sont d'une part celui où le client fait payer la franchise de son assurance au transporteur et ce dernier refacture le montant au tractionnaire. D'autre part, le cas où le tractionnaire par le biais d'une garantie dommage semi-remorque indéterminée fait prendre en charge les réparations par son assurance.

162 - Exclusion. Il est également essentiel pour pratiquer ce type d'activité, qu'il n'y ait aucune exclusion dans le contrat initial entre le transporteur et le client, de faire tracter la remorque par des sous-traitant (tractionnaire) du transporteur.

Il faut ensuite évoquer le cas où un accident implique un tiers et que ce dernier est responsable du sinistre.

Section II - Présence de tiers sans responsabilité engagée du transporteur

163 - Absence de responsabilité. Le cas est plus simple dans sa gestion car du moment où le transporteur n'est pas responsable du sinistre, il a tout intérêt à le déclarer à son assurance. Nous développerons cette section uniquement à travers les dégâts subis par les biens du transporteur et par ceux subits par les autres opérateurs.

I. Les dégâts subis par le véhicule du transporteur

164 - Une déclaration systématique. Lorsque le transporteur n'est pas responsable, il a tout intérêt à déclarer le sinistre à son assurance. Il pourra d'une part déléguer la gestion du sinistre à son assureur ou son courtier et d'autre part il pourra faire bénéficier à son compte assurance des avantages de la convention IRSA (*cf. supra*).

165 - Un intérêt à déclarer. Il y'a un réel intérêt à déclarer, en particulier si les dégâts sont faibles. Comme nous avons pu le voir précédemment, les montants forfaitaire IRSA sont n 2017 de 1420€. Ainsi, un accident provoquant 150€ de dégâts fera engranger à l'assurance du transporteur 1270€ (1420-150).

166 - Expertise. Par ailleurs, il existe une règle impérative dans l'application des assurances. Lors du sinistre, il faudra impérativement faire un devis des travaux. Si celui-ci dépasse 650€ il faudra avertir l'assurance pour que celle-ci mandate un expert. Si cette règle n'est pas respectée, l'assuré s'expose au risque de ne pas être pris en charge.

Enfin, l'entreprise de transport a un rôle à jouer concernant les dégâts subis par les véhicules de ses partenaires.

II. Les dégâts subis par les véhicules des autres opérateurs.

167 - Le transporteur intermédiaire. La logique reste la même pour les dégâts subis par les véhicules des partenaires du transporteur (tracteur du tractionnaire ou remorque du client). Cependant, l'assurance du transporteur n'est pas compétente de la gestion de ces sinistres. Ce sera l'assurance du propriétaire du véhicule. Ainsi, le transporteur ne servira que de relai pour fournir les informations aux personnes concernées.

Lorsque le tiers est responsable de l'accident, la gestion est très simple, en revanche il en est loin d'être le cas lorsque la responsabilité du transporteur est engagée lors d'un accident de la circulation avec un tiers.

Section III - Présence de tiers avec responsabilité engagée du transporteur

168 - Six sous-catégories. Il faut une nouvelle fois opérer une distinction à l'intérieur des trois grands groupes de sinistre. Cette séparation va mettre en exergue la bonne gestion de sinistre en fonction des intervenants. C'est-à-dire en fonction des entités concerné par l'ensemble routier : Tracteur, semi-remorque et conducteur. Il sera cependant mettre l'accent sur la rapidité de traitement du sinistre.

I. Tracteur, semi-remorque et conducteur appartenant au transporteur

169 – Accident de la circulation. Comme il l'est décrit dans le Lamy droit de la responsabilité, pour qu'il y ait un accident de la circulation et que la loi s'applique, il est nécessaire que l'accident ait lieu sur une voie de circulation et que le dommage dont se plaint la victime découle d'un fait de la circulation.

La circulation ne se limite pas qu'aux voies de circulation routière telle que les routes et autoroutes. Il faut élargir cette notion avec toutes les autres voies privées. Ainsi la jurisprudence a largement interprété ce qu'il fallait entendre par voie de circulation. La cour de cassation a notamment rappelé que la seule exigence réside dans le fait que ce lieu soit destiné à la circulation *lato sensu*. Ainsi, un parking souterrain que l'accès soit réservé ou non⁸¹, un champ⁸² ou encore l'enceinte d'une entreprise⁸³ sont considérées comme des voies de circulations.

La Cour de cassation a également précisé⁸⁴ qu'il n'y avait aucune importance que le véhicule soit en mouvement ou en stationnement. Il y'a cependant une exigence imposée par la loi du 5 juillet 1985, il faut que le véhicule soit utilisé dans une finalité de déplacement.

De fait, lorsque nous sommes en présence d'un accident de la circulation pour lequel le véhicule du transporteur est responsable, il est essentiel d'identifier le tiers. De manière à se garantir de toute fraude, il est préférable de tenter des accords amiables qu'avec des tiers professionnels.

⁸¹ Cass. 2e civ., 18 mars 2004, n° 02-15.190.

⁸² Cass. 2e civ., 25 juin 1986, n° 84-15.943.

⁸³ Cass. 2e civ., 13 janv. 1988, n° 86-18.317.

⁸⁴ Cass. 2e civ., 21 oct. 1987, n° 86-15.205.

Il faut ensuite que le transporteur prenne rapidement contact avec le tiers avant que celui-ci ne déclare le sinistre à son assureur. Ce qui permettra d'avoir le choix entre faire un accord amiable (si le tiers est d'accord) ou bien déclarer le sinistre à son assurance si les montants sont trop élevés.

170 - Un règlement amiable mesuré. Pour être efficace, l'accord amiable avec le tiers doit être mesuré, et ne pas se faire au hasard.

Pour ce faire, lors d'un accident de la circulation, il faudra avoir le montant des réparations du tiers victime et le comparer au montant forfaitaire IRSA.

Ainsi, lorsque le montant des réparations est supérieur à 1420€ le sinistre sera déclaré à l'assurance du transporteur. Cette dernière amortira ces coûts. En effet, comme nous avons pu l'expliquer tant que les montants ne dépassent pas les 6500€ les assurances versent le montant forfaitaire de 1420€.

De fait, en faisant un accord amiable pour les montants inférieurs à 1420€, le transporteur évite à son assureur de payer cette somme pour un sinistre qui pourrait ne coûter que 300€. À l'inverse, en déclarant pour les sommes supérieures à 1420€, le transporteur fait supporter à son assureur la somme de 1420€ pour un sinistre qui pourrait s'élever à 5000€.

171 - Accident ne relevant pas de la convention IRSA. En opposition aux accidents de la circulation, le traitement à l'amiable d'un sinistre n'impliquant pas de la convention IRSA s'apprécie de manière aléatoire.

Lorsque le véhicule endommage un immeuble, ou un véhicule assuré par une assurance non adhérente à la convention (très marginal). Le plafond du montant de gestion en auto-assurance sera déterminé de manière aléatoire en concertation avec les responsables.

172 - Dégâts sur le véhicule du transporteur. Concernant les dégâts subis par le véhicule du transporteur, ceux-ci seront pris en charge par la garantie dommage du véhicule si ceux-ci sont supérieurs à la franchise.

Au demeurant, il peut arriver le même type de sinistre en impliquant cette fois-ci un intérimaire.

II. Tracteur, semi-remorque appartenant au transport avec un conducteur intérimaire

173 - Dommages au tiers. A l'instar du précédent type de sinistre, le transporteur devra faire au plus vite pour contacter le tiers (uniquement professionnel) et obtenir le montant de ses réparations pour ensuite les comparer au montant IRSA. Le transporteur pourra ainsi s'offrir le choix de déclarer à son assurance ou bien de le gérer en auto-assurance.

174 - Accord amiable uniquement avec les entreprises et en l'absence de dommage corporel. Revenons sur ce point. Pourquoi est-il préférable de ne pas tenter un accord amiable avec un particulier ? Un professionnel offre de bien plus grande garantie contre la fraude et est bien plus facile à contacter par rapport à un particulier. De plus, si cela paraît être une évidence, il faut néanmoins le rappeler. Un accord amiable est catégoriquement exclu s'il y a du corporel dans l'accident.

175 - Dommage au véhicule du transporteur. Ces dommages-là seront pris en compte par l'assurance de la société d'intérimaire d'une part et complétés par l'assurance du transporteur dès que sa franchise sera atteinte (*cf. supra*).

Nous pouvons rencontrer ce sinistre avec une remorque qui n'appartient pas au client. Dans le cadre d'un accident de la circulation et de l'application des conventions IRSA, un régime spécial est à anticiper.

III. Tracteur et conducteur appartenant au transporteur avec une semi-remorque appartenant à un client.

176 - Dommage a des tiers avec un ensemble routier. La différence dans le traitement par rapport aux autres cas vu précédemment c'est le cas d'accident provoqué aux tiers avec un ensemble routier composé de deux véhicules appartenant à des propriétaires distincts.

Lorsqu'un sinistre survient, ce sera toujours à l'assureur de véhicule moteur (tracteur) d'instruire le dossier. A ce titre, c'est ce dernier qui remboursera les réparations du tiers. Cependant, la convention IRSA prévoit que l'assureur du tracteur pourra se retourner contre l'assureur en RC automobile de la remorque pour demander un pourcentage des indemnités données.

Ce pourcentage variera en fonction du PTAC de la remorque, ainsi lorsqu'il est égal ou inférieur à 750kg, il n'y a pas de recours possible. Entre 751kg et 3500kg l'assureur du tracteur peut réclamer 30% du montant des indemnités versé au tiers. Enfin, lorsque l'on dépasse les 3500kg, la répartition se fera au 50%.

Quid du cas où seul la remorque serait connue ou bien que seule celle-ci serait la chose responsable du sinistre. La jurisprudence constante de la Cour de cassation ne laisse aucun doute sur l'issue de tels sinistres. Seul le conducteur ou le gardien du véhicule peut être déclaré responsable d'un accident de la circulation. Ainsi le propriétaire n'aura qu'à prouver qu'il avait confié la remorque au transporteur pourra décharger son assureur, en partie (jusqu'à 50%), du remboursement des dommages du tiers.

Bien entendu, il faudra toujours contacter le tiers pour tenter un arrangement amiable si les montants le permettent.

177 - Dommage sur la remorque. Les dommages sur la remorque seront en principe réparés par le transporteur, soit par une extension de son assurance dommage aux semi-remorques confiées, soit en payant la franchise du propriétaire de la remorque, ou encore en étant refacturé si les montants sont faibles. Tout dépendra du contrat de mise à disposition.

Il faudra ensuite allier le cas dans lequel nous trouvons un tracteur appartenant au transporteur, une semi à son client, avec celui où un intérimaire est conducteur pour le transporteur.

IV. Tracteur appartenant au transporteur avec un conducteur intérimaire et une semi-remorque à un client

178 - Dommages aux tiers. Dans le présent cas, il n'y a rien de nouveau par rapport au précédent cas étudié. Si la convention IRSA s'applique (*cf. supra*) il faudra tenter un arrangement amiable pour les montants supérieur à 1420€. Auquel cas, en fonction du PTAC de la remorque l'assureur du transporteur pourra récupérer jusqu'à 50% de l'indemnité versée.

179 - Dommages sur le véhicule. En ce qui concerne les dommages au tracteur, l'assurance dommage de l'entreprise de travail temporaire prendra en charge le sinistre, si le montant des réparations dépasse la franchise. Si le montant de la franchise de l'assurance du transporteur est dépassé, cette dernière prendra en charge le surplus (*cf. supra*).

La situation se complique pour les dégâts subis par la semi-remorque. En effet, il est possible que le contrat souscrit avec l'agence d'intérim fasse étendre la garantie dommage aux véhicules qui n'appartiennent pas au transporteur. Auquel cas, l'assurance de l'entreprise de travail temporaire

prendrait à sa charge, déduction de la franchise, les frais de réparations de la semi-remorque.

Concernant les dégâts faits au tiers avec un tractionnaire, le problème est plus rapide pour le transporteur donneur d'ordre.

V. Tracteur et conducteur appartenant à un tractionnaire et semi-remorque à un transporteur

180 - Dommages aux tiers. Cas inverse au cas où le transporteur tracte la semi-remorque du client, ici le transporteur se fait tracter sa remorque.

Par analogie, selon l'application de la convention IRSA l'assurance du tractionnaire aura la charge de la gestion du sinistre et pourra réclamer jusqu'à 50% des montant versée au tiers (selon le PTAC de la remorque).

Pour des dommages aux bâtiments, le tractionnaire sera le seul responsable. Excepté concernant les dommages aux immeubles de l'expéditeur ou du donneur d'ordre.

En effet, depuis le nouveau contrat type, ces dommages-là sont répertoriés à l'article 23 du contrat types comme les dommages aux biens de l'expéditeur ou du destinataire. Ces dommages pourront faire l'objet d'une demande d'indemnité directement au transporteur-commissionnaire qui verra sa responsabilité engagée en vertu de cet article 23 du contrat-type. Le transporteur-commissionnaire pourra ensuite faire répercuter les montants au tractionnaire responsable mais non contractant au contrat de transport initial.

181 - Dommages aux véhicules. Le tractionnaire tracte la remorque du transporteur. Durant cette mise à disposition, ce dernier est responsable des dégâts qu'il causera à la remorque prêtée. Ainsi comme nous l'avons

vu, tout dépendra du contrat de mise à disposition pour voir comment seront prises en charge les réparations de la remorque.

Cependant, le cas se complexifie lorsque le tractionnaire tracte une semi-remorque appartenant à un client du transporteur.

VI. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire avec une semi-remorque à un client

182 - Dommages aux tiers. Le tractionnaire et son assurance auront la charge du sinistre et pourront demander jusqu'à 50% des indemnités verser à l'assurance du propriétaire de la remorque si la convention IRSA s'applique. Si elle ne s'applique pas, le tractionnaire et son assurance supporteront seul les réparations.

La statistique de sinistralité du transporteur-commissionnaire ne sera jamais impactée par ce type de sinistre.

183 - Damage à la remorque. Comme précédemment, les dommages subis par le tracteur sont à l'unique gestion du tractionnaire. En ce qui concerne les dommages sur la semi-remorque du client. Le transporteur jouerait ici le rôle d'intermédiaire entre son sous-traitant et son client.

En effet, un contrat de mise à disposition de la remorque entre le client et le transporteur est présent, bloquant toutes demandes directes du client de prise en charge des réparations par le tractionnaire.

Ainsi les deux cas les plus probables sont d'une part celui où le client fait payer la franchise de son assurance au transporteur et ce dernier refacture le montant au tractionnaire. D'autre part, le cas où le tractionnaire par le biais d'une garantie dommage semi-remorque indéterminée fait prendre en charge les réparations par son assurance.

184 – En conclusion. Si le fait de pratiquer une telle gestion de sinistre peut paraître opportune pour la baisse de la prime d'assurance, il faut néanmoins en tirer des leçons pour obtenir un véritable bénéfice.

L'intérêt de mettre en place de telle procédure réside dans le fait d'avoir une réelle omniscience sur les sinistres de l'entreprise. Ce qui signifie, connaître les carences et les corriger, pour qu'à terme celle-ci disparaissent.

C'est à ce moment-là qu'une telle gestion aura porté tous ses fruits. Elle aura permis d'une part de baisser le montant de la prime par le biais de l'auto-assurance, mais également de diminuer le nombre d'accident responsable grâce à la détection des défauts et de leur correction.

Mais l'activité d'un transporteur ne se limite pas qu'aux risques pris en charge par une police flotte automobile. Il faut également s'intéresser aux risques que peuvent subir la marchandise et donc couvert par une police responsabilité civile professionnelle.

Chapitre II – En matière de litige marchandise

185 – Présentation. Nous commencerons dans ce chapitre par caractériser la marchandise pour ensuite voir une gestion de sinistre type de litige marchandise.

Section I – Caractérisation de la marchandise

186 – Plusieurs questions en pratique. La question de savoir « qu'est-ce qui doit être considéré comme de la marchandise » lors du contrat de

transport peut sembler logique mais pourtant la pratique en a démontré le contraire. Nous verrons dans cette section trois cas particulier.

I. La marchandise prévue dans le contrat de transport

187 - Les biens devant être déplacés. Il y'a une catégorie pour laquelle aucun doute ne subsiste, c'est celle qui apparait sur la lettre de voiture. Celle qui fait l'objet du déplacement du contrat de transport. Le Code de commerce, en son article L132-9 dispose que la lettre de voiture doit obligatoirement faire mention de la marchandise transportée. A cet égard, un arrêté de 1999⁸⁵ prévoit qu'il faut que la marchandise ait expressément indiqué la nature, la quantité ou le poids ou le volume de la marchandise.

En ce qui concerne un transport international, il n'y a pas de changement. L'article 6 de la CMR prévoit qu'il doit obligatoirement figurer « *la désignation courante de la nature de la marchandise, son mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue. En fait, pour ces dernières, l'expéditeur doit se conformer au Règlement international ADR – dont les rédacteurs de la CMR ne pouvaient pas faire mention, puisqu'il est d'élaboration postérieure – et, pour commencer, porter sur la lettre de voiture une mention certifiant que les marchandises sont admises au transport par route et que les prescriptions du règlement concernant le conditionnement, l'emballage et l'étiquetage ont été observées* » ; ainsi que « *le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros* ».

Il peut arriver que d'autres biens soient considérés comme de la marchandise pour les assureurs.

⁸⁵ Arrêté du 9 novembre 1999 Relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises.

II. Les autres bien ayant la qualité de marchandise

188 – Unité de transport intermodal. Véritable élément essentiel du multimodal, l'UTI a pendant longtemps fait débat quant à son statut. Avec l'arrivée du nouveau contrat type général, il est prévu que pour tous sinistres intervenants lors d'un contrat de transport, l'indemnisation sur les dégâts subis par l'UTI est plafonnée à 2875€ en le distinguant de l'indemnité due au titre de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

La question n'est donc plus d'actualité pour le statut de l'unité de transport intermodal dans un transport routier interne.

Cependant, le flou subsiste pour la CMR. En effet les commentateurs sont toujours divisés. Certains considèrent l'UTI comme une semi-remorque qui fait corps avec le plateau et est considéré comme un véhicule. D'autres considèrent l'UTI comme de la marchandise car elle fait office de caisse d'emballage.

189 – Appareil de manutention. Qu'en est-il d'un appareil de manutention mis à disposition du transporteur par l'expéditeur (et non le destinataire, la distinction est importante) pour la mission de transport.

Les assurances considèrent qu'un engin de manutention prêté par le donneur d'ordre au transporteur bénéficiera des indemnités que peuvent avoir les marchandises objet du contrat de transport.

Maintenant que nous avons pu observer ce qui pouvait être considéré comme de la marchandise aux yeux des assureurs. Observons la méthode type de gestion d'un litige marchandise.

Section II – La gestion d'un litige marchandise

190 – Présentation. Il faut séparer deux cas réguliers de la pratique. Celui où le transporteur est l'exécutant du transport et celui où le transporteur devient commissionnaire et fait exécuter par un sous-traitant.

191 – taux de sinistralité et RC professionnel. Nonobstant l'intérêt commercial de réaliser les transports confiés sans aucun sinistre, une sinistralité faible dans de la RC professionnel offre également un avantage en termes d'assurance, à l'instar de la RC automobile : la baisse de la prime annuelle.

En RC professionnel, il existe deux types de prime. La première est celle dite au forfait, la seconde au chiffre d'affaire. C'est avec la prime au forfait que la sinistralité peut faire baisser la prime. Celle-ci se fixe sur le nombre de véhicule déclaré par l'entreprise, les risques couverts, des champs territoriaux, du montant de la franchise, de l'activité et enfin de la sinistralité antérieure.

I. Le transport effectué par le transporteur

192 – Connaissances des informations. Les litiges marchandises ont les caractéristiques d'être couteux mais aussi urgent dans le traitement des premières tâches.

Il est donc essentiel de connaître au plus vite le nombre de marchandises refusées permettant ainsi de savoir si le litige implique de faibles ou d'importants montants. En fonction, il y aura une déclaration auprès de l'assurance si la franchise semble être dépassée déclenchant par ricochet une expertise amiable.

193 – Expertise. La marchandise litigieuse sera analysée par un expert à la demande de l'assureur. Cette expertise pourra être à la demande de

l'assurance du transporteur ou celle d'un autre opérateur. Si une convocation est envoyée, il faudra que les parties le fassent remonter à leurs assureurs pour permettre que chacun ait représenté durant l'audit.

194 – Conclusion du litige. En règle générale, le litige se résoudra par un règlement amiable avec les tarifs prévus par les contrats types ou de la CMR. Il peut arriver qu'un litige aille jusqu'à un recours en justice se traduisant ainsi par la rupture des relations commerciales (très rare).

Par ailleurs, il est régulier qu'un sous-traitant ait effectué le transport faisant du transporteur un commissionnaire.

II. Le transport effectué par un sous-traitant

195 – Le transporteur intermédiaire. La gestion est identique pour le transporteur s'il a fait appel à un sous-traitant, excepté pour sa conclusion. Le transporteur peut « avancer » son sous-traitant et lui demander l'argent après ; ou bien faire une subrogation conventionnelle pour permettre au donneur d'ordre de donner qualité et intérêt pour directement demander la somme au sous-traitant.

196 – Subrogation légale. Le cas où l'assurance du transporteur paye au nom du transporteur le donneur d'ordre est possible par le biais de l'article L172-29 du Code des assurances qui dispose que « *l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie* ».

De ce fait, l'assurance qui paye le donneur d'ordre libère de sa dette le transporteur ; et par ailleurs se donne la capacité d'aller demander l'argent au sous-traitant responsable du transport. C'est généralement ce système-là qui est favorisé par les transporteurs et les assurances.

197 – Subrogation conventionnelle. Le donneur d'ordre ne peut pas demander directement au sous-traitant la réparation de son préjudice sur un fondement contractuel. En effet, car ce dernier est un tiers au contrat de transport initial. Le cheminement contractuel est le suivant : donneur d'ordre du transporteur (1^{er} contrat), transporteur devenant commissionnaire et sous-traitant (2^e contrat).

Afin de permettre au donneur d'ordre du transporteur initial de demander directement la somme des pertes au sous-traitant exécutant du transport, le transporteur-commissionnaire doit subroger son donneur d'ordre. C'est ce qu'on appelle une subrogation conventionnelle permis par l'article 1346-1 du Code civil. De cette manière le sous-traitant sera subrogé dans ses droits contre le débiteur commissionnaire.

Dans la pratique du transport routier, cette méthode est très peu utilisée car très peu apprécié par les clients donneurs d'ordre qui ne veulent pas s'embarrasser.

CONCLUSION

198 - Constat général. Avec la conjoncture actuelle, les primes ont atteint des sommes que les entreprises ne peuvent plus, ou ne veulent plus supporter. De plus, les efforts en matière de prévention ne sont quasiment plus pris en considération par les assureurs pour minorer la prime.

De ce fait, l'enjeu est de définir une certaine part de rétention, c'est à dire conserver en autofinancement certains sinistres, sans pour autant mettre en cause la survie de l'entreprise.

Pour parvenir à un résultat optimal, il est impératif pour les entreprises de s'investir dans la constitution de compétence en matière d'assurance, permettant de maîtriser la formation d'un contrat et son application au quotidien. Ainsi, en appliquant une gestion de sinistre maîtrisée allié à une étude de la sinistralité, l'entreprise de transport sera en mesure de diminuer de façon conséquente son budget assurance.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels :

- S. Chanh, J. Pechinot, Manuel de l'assurance automobile, L'argus de l'assurance
- F. Aloulou, S. Naouar, Analyse microéconométrique des accidents routiers en Tunisie, Revue économique
- G. Cornu, Le vocabulaire juridique, Puf
- Le Lamy assurance, Wolters Kluwer
- Le Lamy droit du contrat, Wolters Kluwer
- Le Lamy droit de la responsabilité, Wolters Kluwer
- Le Lamy logistique, Wolters Kluwer
- Le Lamy transport tome 1, Wolters Kluwer
- Le Lamy transport tome 2, Wolters Kluwer
- Le Lamy transport tome 3, Wolters Kluwer
- R.J. Pothier, M. Bugnet, Traité d'assurance
- S. Piedelièvre, D. Gency-Tandonnet, Droit des transports, Lexisnexis

II. Articles :

- *Baromètre du mois de juin 2017*, Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Ministère de l'intérieur, juin 2017.
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°2689, 13 janvier 1997
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°2818, 1999
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3338, 1er novembre 2010.
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3375, 25 juillet 2011
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3422, 23 juillet 2012

- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3424, 3 septembre 2012
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3631, 13 février 2017
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3639, 10 avril 2017
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3640, 17 avril 2017
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3642, 1^{er} mai 2017
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 3653, 17 juillet 2017
- Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3654, 24 juillet 2017
- *Création d'entreprise : le transport superstar*, Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3655, 31 juillet 2017.
- F. Ocqueteau, *La gestion des risques dans le transport routier de marchandises*, Déviance et société, 1998
- F. Bonnetête, N. Bignon, *Les créations d'entreprises en 2016*, Insee Première, n°1631, janvier 2017.
- *L'activité du transport routier de marchandises*, Je suis entrepreneur, décembre 2016.
- *L'auto-assurance : des économies qui peuvent vous couter cher*, Generali, 2017.
- Le chauffeur « accro », Bulletin des Transports et de la Logistique, n° 3583, 8 février 2016.
- *Les chiffres clés du transport routier de marchandise*, FNTR.
- G. Illy, *Les routiers bretons, au cœur de la prévention*, L'officiel des transporteurs, n°2887, 7 juillet 2017.
- M. Aumas, *Transport routier de marchandises, vigilant à l'arrêt comme au volant*, INRS, novembre 2013.

III. Sites internet :

- <http://www.actuassurance.com>
- www.actu-transport-logistique.fr
- www.cairn.info

- www.dalloz.fr
- www.dalloz-bibliotheque.fr
- www.ecologique-solidaire.gouv.fr
 - www.fntr.fr
 - www.generalif.fr
 - www.insee.fr
- <http://www.lamyline.fr>
- www.legifrance.gouv.fr
- www.marsh.com
- www.supplychainmagazine.fr
 - www.verspieren.com

TABLE DES ANNEXES

Afin de faciliter la consultation, les annexes se trouvent dans un document reliés séparé du mémoire lui-même.

Annexe 1 – Tableau de gestion de sinistre fait par F. Fassy.

Annexe 2 – Logigramme accident de la circulation : tracteur, semi-remorque et conducteur appartenant au transporteur fait par F. Fassy.

Annexe 3 – Logigramme accident de la circulation : tracteur, semi-remorque appartenant au transporteur et conducteur intérimaire fait par F. Fassy.

Annexe 4 – Logigramme accident de la circulation : tracteur, conducteur appartenant au transporteur et semi-remorque à un client fait par F. Fassy.

Annexe 5 – Logigramme accident de la circulation : tracteur appartenant au transporteur, avec un conducteur intérimaire et une semi-remorque appartenant à un client fait par F. Fassy.

Annexe 6 – Logigramme accident de la circulation : tracteur et conducteur appartenant à un tractionnaire et une semi-remorque appartenant au transporteur fait par F. Fassy.

Annexe 7 – Logigramme accident de la circulation : tracteur et conducteur appartenant à un tractionnaire et une semi-remorque appartenant à un client fait par F. Fassy.

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS	4
INTRODUCTION	5
PARTIE PRELIMINAIRE.....	12
TITRE I – Les assurances	13
Chapitre I – Les opérateurs d’assurances	14
Section I – Les relations entre assureurs et transporteurs routier de marchandises	14
I. Etablissement du contrat d’assurance	15
II. Des échanges réguliers.....	17
Section II – Le courtier d’assurance.....	18
Chapitre II – La couverture des risques et l’indemnisation	20
Section I – Les garanties.....	21
I. Assurance obligatoire – Responsabilité civile	21
II. Assurances facultatives.....	22
A. Dommage tous accidents	23
B. Vol et incendie.....	24
C. Assurance responsabilité civile professionnelle	25
Section II – Convention d’Indemnisation directe de l’assuré et de Recours dite Convention IRSA.....	27
TITRE II - Les intervenants du transporteur routier de marchandise....	29
Chapitre I – Les intervenants direct au contrat de transport.....	29
Section I – Les sous-traitants	29
I. Les tractionnaires	30
II. Les affrétés.....	31
Section II – Les clients du transporteur	31
Chapitre II – Les autres intervenants.....	33
Section I – Préventeur	33
Section II – Entreprises de travail temporaire.....	34

Section III – Les loueurs de véhicule	34
PREMIERE PARTIE : LES RISQUES AFFERENTS AUX TRANSPORTS ROUTIER DE MARCHANDISES	36
TITRE I – Les risques de l’opération de transport	36
Chapitre I – Un environnement mobile.....	36
Section I – Les périls de la route.....	37
I. La dépendance du transport au trafic routier	37
II. Les infrastructures routières	38
III. L’influence des conditions climatiques.....	40
Section II – La maîtrise des compétences.....	41
I. Le personnel.....	41
A. Les exploitants	41
B. Les conducteurs.....	42
II. L’ensemble routier	44
A. Le véhicule moteur.....	44
B. Le véhicule tracté.....	45
Chapitre II – L’exposition de la marchandise aux risques routier	46
Section I – Exposition de la marchandise lors du déplacement.....	47
Section II – L’exposition de la marchandise lors des opérations de chargement et de déchargement.....	50
TITRE II – La responsabilité du transporteur vis à vis de ses clients.....	51
Chapitre I – L’obligation de résultat	52
Section I – Le régime de responsabilité	52
I. Le transport national	52
II. Le transport international	53
Section II – Régime d’indemnisation	54
Chapitre II – La primauté des rapports commerciaux	55
Section I - Le déséquilibre des forces.....	55
Section II – Le maintien des relations commerciales.....	56
DEUXIEME PARTIE : LA REDUCTION DU TAUX DE SINISTRALITE	58
TITRE I – Caractérisation de « L’auto-assurance ».....	58
Chapitre I – Qu’est que « l’auto-assurance » ?	58
Section I – « Auto-assurance » en amont.....	59

I. « L'auto-assurance » prévue au stade de la formation du contrat	59
II. Ajustement dans l'élaboration du contrat	60
A. Ajustement en fonction des risques	61
B. Ajustement en fonction de la franchise	62
Section II – « Auto-assurance » en aval	63
I. La maîtrise du contrat d'assurance	64
II. L'importance de la prise d'information	65
Section III – Les risques de « l'auto-assurance »	66
I. Aveuglement au bénéfice du taux de sinistralité	66
A. La perte de chiffre d'affaire	66
B. Remise en cause de l'intérêt de l'assurance	67
II. Dégradation d'un sinistre et prescription	68
Chapitre II – Bénéfices d'une bonne gestion de la sinistralité	69
Section I – Gains au bénéfice de l'assureur	69
Section II – Gains au bénéfice de l'assuré	70
I. La connaissance du taux de sinistralité	70
II. Conséquence de la maîtrise du taux de sinistralité	71
I. La connaissance de sa situation	71
II. Amélioration financière	72
III. Amélioration technique	72
TITRE II – La gestion opérationnelle de l'auto-assurance dans l'activité de transport routier de marchandise	73
Chapitre I – En matière de sinistre matériel	73
Section I – Sinistres sans tiers	74
I. Tracteur, semi-remorque et conducteur appartenant au transporteur	74
II. Tracteur, semi-remorque appartenant au transport avec un conducteur intérimaire	75
III. Tracteur, conducteur appartenant au transporteur avec un remorque appartenant à un client	76
A. Dommages sur tracteur	76
B. Dommage sur semi-remorque	77
IV. Tracteur appartenant au transporteur avec un conducteur intérimaire et une semi-remorque à un client	78

A. Dommages sur tracteur	78
B. Dommages sur la semi-remorque.....	78
V. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire et semi-remorque au transporteur.....	79
VI. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire avec une semi-remorque à un client.....	80
Section II – Présence de tiers sans responsabilité engagée du transporteur	80
I. Les dégâts subis par le véhicule du transporteur	81
II. Les dégâts subis par les véhicules des autres opérateurs.....	82
Section III – Présence de tiers avec responsabilité engagée du transporteur	82
I. Tracteur, semi-remorque et conducteur appartenant au transporteur	83
II. Tracteur, semi-remorque appartenant au transport avec un conducteur intérimaire	85
III. Tracteur et conducteur appartenant au transporteur avec une semi-remorque appartenant à un client.....	86
IV. Tracteur appartenant au transporteur avec un conducteur intérimaire et une semi-remorque à un client.....	87
V. Tracteur et conducteur appartenant à un tractionnaire et semi-remorque à un transporteur	88
VI. Tracteur et conducteur appartenant au tractionnaire avec une semi-remorque à un client.....	89
Chapitre II – En matière de litige marchandise	90
Section I – Caractérisation de la marchandise	90
I. La marchandise prévue dans le contrat de transport	91
II. Les autres bien ayant la qualité de marchandise	92
Section II – La gestion d’un litige marchandise	92
I. Le transport effectué par le transporteur.....	93
II. Le transport effectué par un sous-traitant.....	94
CONCLUSION.....	96
BIBLIOGRAPHIE.....	97
TABLE DES ANNEXES.....	100