

Chapitre I

LA SOUSCRIPTION DU CONTRAT

Section I — Pourquoi s'assurer ?	11
Section II — La tarification du risque automobile	35
Section III — La déclaration du risque	50
Section IV — La conclusion du contrat	63

Section I - Pourquoi s'assurer ?

Nul ne peut nier le caractère dangereux de la conduite d'une automobile. Aussi, convient-il de garantir que les victimes seront indemnisées par un organisme solvable, c'est-à-dire une entreprise d'assurance. Mais la simple incitation s'avère insuffisante. C'est pourquoi le législateur, qu'il soit français ou européen, s'est emparé de ce sujet. Il a défini un cadre qui constitue les conditions minimales de garantie, ce qui permet d'une part de sanctionner les contrevenants et, d'autre part, de donner une base à la constitution d'un Fonds de garantie susceptible d'intervenir en cas d'absence d'assurance.

Si l'indemnisation des victimes relève de l'obligation de s'assurer, un certain nombre d'autres risques entrent dans le domaine de la liberté contractuelle. Il s'agit principalement des assurances de chose, de l'assurance des dommages corporels et des services.

I - L'obligation d'assurance

Selon l'article L. 211-1 alinéa 1^{er} du Code des assurances, « toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. Pour l'application du présent article, on entend par « véhicule » tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée. »

Selon l'article L. 211-1 alinéa 2 du Code des assurances en vigueur depuis le 8 décembre 2023 (en application de l'ordonnance n° 2023-1138 du 6 décembre 2023, art. 2), « le fauteuil roulant automoteur, dispositif médical exclusivement utilisé pour le déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas considéré comme un véhicule au sens du précédent alinéa. »

L'obligation concerne donc un certain type de véhicule et s'applique à un certain nombre de personnes.

A - Les véhicules soumis à l'obligation d'assurance

Le législateur français donne à l'alinéa 1 de l'article L. 211-1 du Code des assurances une définition du véhicule terrestre à moteur soumis à l'obligation d'assurance qui reprend celle figurant dans la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, JOUE du 7 octobre, article 1.

Il s'agit :

- d'un véhicule : ce doit donc être un engin dont l'objet principal est de véhiculer, c'est-à-dire de transporter des personnes ou des marchandises ;
- automoteur : il doit comporter un moteur, quelle qu'en soit l'énergie utilisée, qui a la faculté d'entraîner le véhicule. Se trouvent, de ce fait, exclus les engins dont le moteur ne sert qu'à amplifier l'action propre de son utilisateur, tels les vélos à assistance électrique ;
- destiné à circuler sur le sol : se trouvent exclus les avions même lorsqu'ils roulent sur le tarmac ;
- actionné par une force mécanique : c'est une précision de la notion d'automoteur ;
- sans être lié à une voie ferrée : l'obligation d'assurance ne s'applique pas aux chemins de fer et tramways, même lorsqu'ils circulent sur des voies ouvertes à la circulation publique ;
- ainsi que toute remorque, même non attelée : une remorque est, par essence, destinée au transport de marchandises. Ainsi, le propriétaire d'une remorque non attelée à un véhicule à moteur doit avoir souscrit une garantie de responsabilité civile automobile. En revanche, le propriétaire d'un engin, tel qu'une bétonnière, n'est pas tenu à cette obligation, car il ne s'agit pas d'une remorque. Cependant, lorsqu'elle est attelée à un véhicule, l'ensemble doit être couvert par une garantie de responsabilité automobile.

On notera deux éléments :

- il n'est nulle part fait référence à la notion de siège pour le conducteur. Dès lors, doivent être considérés comme étant soumis à l'obligation d'assurance automobile les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) comme les gyropodes, hoverboard, trottinettes électriques, gyroroues. Relèvent également de cette définition les engins téléguidés tels que des transpalette ou pousseurs ;
- la responsabilité encourue par l'utilisateur ne relève pas exclusivement de la loi du 5 juillet 1985. Nous aurons l'occasion de détailler cet aspect principalement dans la partie relative à la gestion des sinistres.

On soulignera que la transposition dans le Code des assurances de la directive n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 dite 7^e directive automobile n'a pas modifié la définition du véhicule soumis à l'obligation d'assurance.

Le législateur français aurait pu saisir cette opportunité pour exclure de l'obligation d'assurance les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) comme la 7^e directive automobile le lui permet. Il n'a pas fait ce choix dans le souci de maintenir, sur le territoire français, la protection de toutes les victimes y compris celles dont les dommages sont causés par des EDPM.

Ainsi, demeure soumis à l'obligation d'assurance « tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée. »

En revanche, en ce qui concerne les fauteuils roulants électriques, l'ordonnance de transposition n° 2023-1138 du 6 décembre 2023 se conforme à la 7^e directive automobile ainsi qu'à la jurisprudence de la Cour de cassation (Civ. 2^e, 6 mai 2021, n° 20-14.551) puisque l'alinéa 2 de l'article L. 211-1 du Code des assurances dispose que « le fauteuil roulant automoteur, dispositif médical exclusivement utilisé pour le déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas considéré comme un véhicule au sens du précédent alinéa ».

Enfin, comme on le verra (*infra I - C - L'étendue géographique de l'obligation d'assurance*), la définition du véhicule issue de la 7^e directive automobile a été introduite à l'article L. 211-4-II du Code des assurances relatif à l'étendue territoriale de l'assurance automobile, créant une dualité dans la définition des véhicules soumis à l'obligation d'assurance :

- une définition des véhicules soumis à l'obligation d'assurance qui maintient les EDPM soumis à l'obligation assurance sur le territoire français ;
- une définition des véhicules pour l'étendue territoriale de la garantie qui exclut les EDPM de l'obligation d'assurance hors du territoire français.

B - Les personnes soumises à l'obligation d'assurance

L'obligation d'assurance s'impose à tous. Aujourd'hui, seul l'État bénéficie d'une telle dérogation.

1° Les personnes tenues de s'assurer

La personne tenue de s'assurer est celle « dont la responsabilité civile peut être engagée » et qui « fait circuler un véhicule » terrestre à moteur, selon l'article L. 211-1 du Code des assurances. On peut déduire de ce texte que ces deux conditions sont donc nécessaires pour qu'une personne soit tenue de s'assurer. Dans la pratique, la personne soumise à cette obligation d'assurance peut être :

a) Le propriétaire du véhicule

Généralement, la personne tenue de s'assurer est le propriétaire du véhicule. Celui-ci l'a acheté dans le but de le « faire circuler » pour son propre usage. Les dommages qu'il est susceptible de causer à cette occasion engagent sa responsabilité en sa qualité de conducteur ou gardien du véhicule, au sens de l'article 1242, alinéa 1^{er} (ancien article 1384) du Code civil. C'est donc le propriétaire qui est astreint à l'obligation d'assurance. Il le demeure vis-à-vis d'un autre conducteur occasionnel s'il ne fait que partager avec lui la conduite de son véhicule tout en restant en permanence à l'intérieur de celui-ci (Civ. 2^e, 15 déc. 2005, n° 04-12.957).

Cette obligation pèse encore sur lui, même s'il a passé avec l'utilisateur une convention d'irresponsabilité (Civ. 1^{re}, 4 avr. 1995, RGAT 95-910). Seul tempérament admis par la jurisprudence pour un loueur, pris en sa qualité de propriétaire : il a été jugé que celui-ci s'acquitte régulièrement de son obligation d'assurance en vérifiant qu'une assurance est souscrite pour les véhicules donnés en location à son franchisé (Civ. 1^{re}, 8 juill. 2003, n° 00-16.547, RGDA 2003 page 733, note J. Landel).

La responsabilité du propriétaire peut également être recherchée en cette seule qualité s'il a confié à un tiers la garde ou la conduite du véhicule qu'il savait être défectueux.

b) L'utilisateur du véhicule

Lorsque le véhicule n'est pas conduit par son propriétaire, il convient alors de distinguer deux situations :

i. L'utilisation occasionnelle

La personne qui emprunte de manière occasionnelle un véhicule ne lui appartenant pas est également soumise à l'obligation d'assurance, dans la mesure où elle « fait circuler » un véhicule et que cette circulation est susceptible d'engager sa responsabilité en cas d'accident. Avant d'emprunter ce véhicule, elle a donc intérêt à vérifier que l'assurance a bien été souscrite.

Les modalités de cette vérification sont modifiées en ce qui concerne les véhicules immatriculés comme on le verra (*infra I - D - Le contrôle et la preuve de l'obligation d'assurance*).

Avant le 1^{er} avril 2024, il s'agissait de vérifier que le certificat d'assurance (ou vignette) était apposé sur le véhicule et de se faire remettre l'attestation d'assurance en état de validité.

Ainsi il a été jugé que si un conducteur occasionnel utilise un véhicule sans s'être muni au préalable de l'attestation d'assurance, il est tenu de prendre en charge les conséquences de l'accident en cas de défaut d'assurance, sans recours possible contre le propriétaire du véhicule (Civ. 2^e, 8 juin 1994, RGAT 94-1141). Dans cette affaire, le contrat d'assurance avait été résilié pour non-paiement de prime avant la date d'expiration de la garantie figurant sur l'attestation d'assurance.

On peut déduire de cet arrêt que le défaut d'assurance est à la fois le fait de l'utilisateur, qui a emprunté un véhicule sans s'assurer, par la remise de l'attestation d'assurance, qu'il était couvert pour sa responsabilité, et du propriétaire, qui a « fait circuler » un véhicule alors qu'il n'était pas assuré. En revanche, si ce document lui avait été remis, le défaut d'assurance aurait pesé sur le seul propriétaire, qui a permis l'utilisation du véhicule par un tiers sans avoir remis en vigueur le contrat d'assurance. Un recours aurait pu être engagé à son encontre.

Dans une autre espèce, il a été admis que le défaut d'assurance incombait à la seule société propriétaire du véhicule engagé dans un raid ; l'utilisateur, qui n'était pas en possession de l'attestation d'assurance, disposait d'un recours entier en responsabilité contre la société qui avait fait circuler à l'étranger un véhicule ne bénéficiant pas d'une assurance valable sur le territoire traversé (Civ. 2^e, 15 déc. 2005, n° 04-12.957, préc.).

Depuis le 1^{er} avril 2024, date de l'entrée en vigueur de la réforme portant simplification des modalités de preuve et de contrôle de l'assurance (décret n° 2023-1152 du 8 déc. 2023), les assureurs ne sont plus tenus de délivrer l'attestation et le certificat d'assurance (ou vignette) pour prouver l'existence de l'assurance d'un véhicule immatriculé. C'est la consultation du Fichier des Véhicules Assurés (FVA) à partir d'un site Internet ou d'un serveur vocal qui permet de vérifier que l'assurance a bien été souscrite. Le conducteur occasionnel y vérifie ainsi que l'assurance a bien été souscrite pour le véhicule immatriculé. Il doit avoir accès au document d'information (Mémo Véhicule Assuré) comportant les informations permettant de remplir un constat amiable en cas de sinistre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la profession de l'assurance recommande de demander au souscripteur de laisser dans le véhicule ou avec les papiers du véhicule une version papier de ce document afin de permettre, à tout moment, à tout utilisateur du véhicule de remplir un constat amiable en cas de sinistre.

ii. L'utilisation exclusive

Dans ce cas, le propriétaire n'a pas l'usage du véhicule et sa responsabilité ne peut pas être engagée en cas d'accident de circulation dans la mesure où il n'en a plus la garde,

au sens de l'article 1242 alinéa 1^{er} (ancien 1384) du Code civil. Il ne remplit donc plus les conditions requises par l'article L. 211-1 du Code des assurances précité. Dans ce cas, seul l'utilisateur exclusif du véhicule est tenu à l'obligation d'assurance et doit se préoccuper d'en souscrire une, le cas échéant. Cette situation vise notamment :

- toute personne ayant acheté un véhicule en vue de son utilisation exclusive par une autre personne (un parent pour ses enfants...). Cette personne, propriétaire du véhicule, peut souscrire elle-même l'assurance, en prenant soin de mentionner aux conditions particulières du contrat les coordonnées du conducteur habituel du véhicule, ou demander à l'utilisateur de souscrire lui-même l'assurance. En cas de difficulté, le propriétaire est présumé gardien du véhicule et doit donc prouver qu'il n'en avait pas la garde pour échapper aux sanctions prévues en cas de défaut d'assurance ;
- les sociétés de leasing, s'il s'agit d'un véhicule acquis en location-vente. Dans ce cas, le contrat de leasing impose à l'utilisateur la souscription d'une assurance, y compris pour les dommages au véhicule ;
- les loueurs de véhicule. Dans la pratique, le loueur souscrit, tant dans son intérêt que celui de sa clientèle, une police couvrant la flotte des véhicules loués. Si le contrat de location prévoit que le locataire doit satisfaire à l'obligation d'assurance, il est d'usage que le loueur souscrive une police dite « parapluie », destinée à couvrir sa responsabilité en qualité de propriétaire du véhicule ;
- les professionnels de l'automobile (garagiste, réparateur, carrossier, vendeur), pour les véhicules confiés par la clientèle dans le cadre de leur activité professionnelle. Ces véhicules sont soumis à une obligation d'assurance spécifique, prévue à l'article R. 211-3 du Code des assurances, pendant le temps où ils sont sous la responsabilité du garagiste. Cet article a été modifié par le décret n° 2007-1118 du 19 juillet 2007, article 2 (JO 21 juill.), pour préciser la portée de cette obligation d'assurance notamment au cas du vol du véhicule. Le régime cette obligation spéciale d'assurance est maintenant aligné sur celui de l'article L. 211-1 du Code des assurances.

c) L'utilisation pour les besoins du service

En revanche, lorsqu'un véhicule est utilisé pour les besoins d'une entreprise ou d'une collectivité publique, celles-ci en ont la garde, même si le véhicule ne leur appartient pas. Responsables des dommages causés par tous les véhicules utilisés pour les besoins du service, elles sont donc a priori tenues de s'assurer. Une distinction doit être faite entre les entreprises privées et les collectivités publiques.

i. Les entreprises privées

Elles ont le choix entre plusieurs formules pour satisfaire à l'obligation d'assurance selon que leur préposé utilise de façon occasionnelle ou habituelle le véhicule pour les besoins du service :

- en cas d'utilisation occasionnelle, les assureurs proposent une assurance, dite « mission ». Elle est souscrite par l'entreprise au moyen d'une police distincte ou d'une extension de garantie prévue dans le contrat d'assurance automobile ou responsabilité civile exploitation. En cas d'accident survenant au cours de cette mission, la Cour de cassation énonce que l'usage spécifié dans la police n'est pas une clause d'exclusion (Civ. 1^{re}, 9 juill. 2003, n° 00-19.113, Bull. civ. I, n° 166, L'Argus 2003, n° 6846, p. 54). S'appliquent les règles relatives à la fausse déclaration. Si, en principe, l'assurance personnelle du collaborateur n'est plus alors dans cette hypothèse préservée, en pratique les assureurs ont décidé de laisser la charge du sinistre à celui qui garantit l'usage du véhicule au moment de l'accident (Conv. IRSA) ;

- en cas d'utilisation habituelle les entreprises peuvent exiger que les préposés souscrivent une garantie comportant l'usage « déplacements professionnels et missions ». Dans ce cas, les préposés sont remboursés de leurs frais de déplacement sur la base d'un forfait kilométrique, comprenant l'essence, l'amortissement du véhicule et le surcoût de l'assurance. Par ailleurs, pour se mettre à l'abri d'un éventuel défaut d'assurance de leurs préposés, les entreprises peuvent souscrire une extension de garantie « besoin du service » couvrant les véhicules utilisés dans ces conditions. Mais cette garantie, souvent souscrite dans le cadre d'une assurance de responsabilité générale exploitation, ne joue qu'à défaut ou qu'en complément de l'assurance que le préposé reste tenu de souscrire pour l'usage professionnel lorsqu'il devient habituel. Elles peuvent également les inclure dans leur flotte automobile.

L'entreprise prend alors directement en charge les primes d'assurance, ce qui peut les assimiler fiscalement à des véhicules de société (art. 1010 CGI). Tel est le cas notamment lorsque l'employeur supporte d'autres frais tels que le péage, le carburant, l'entretien, la franchise en cas d'accident (Com. 13 déc. 1994, n° 93-12.258), la taxe différentielle et le montant des réparations (Com. 13 juin 1995, Bull. civ. IV, n° 178 ; Com. 2 juill. 1991, Bull. civ. IV, n° 245) ou les redevances versées au loueur (Com. 13 juin 1995, n° 93-18.278).

ii. Les collectivités publiques

La responsabilité d'une collectivité locale peut être mise en cause en cas d'accident imputable à un agent utilisant son véhicule personnel pour les besoins du service (Civ. 1^{re}, 16 avr. 1996, JCP 1996. IV. 1382, Bull. civ. I, n° 187). Aussi, les contrats d'assurance de responsabilité des collectivités locales comportent-ils une clause « besoins du service », pour couvrir les dommages causés par un véhicule dont elles n'ont ni la propriété, ni la garde et que ses préposés utilisent pour les besoins de service (y compris sur le trajet de leur résidence au lieu de travail et vice versa), soit exceptionnellement, au su ou à leur insu, soit régulièrement. Dans ce dernier cas, la garantie n'est accordée qu'à la condition que le contrat d'assurance automobile souscrit pour l'emploi du véhicule comporte, au moment de l'accident, une clause d'usage conforme à l'utilisation qui en est faite, sauf cas fortuit ou de force majeure. Cette extension de garantie intervient en complément ou à défaut des garanties accordées par l'assurance responsabilité du véhicule.

En effet, les dispositions statutaires relatives aux conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils des communes, des régions, des départements ou de leurs établissements publics (districts urbains et communautés urbaines, etc.) exigent de leur part la souscription d'une assurance automobile pour les déplacements professionnels qu'ils effectuent au moyen de leur véhicule personnel (Décr. n° 2001-654 du 19 juill. 2001, JO du 21 juill., mod. par décr. n° 2007-23 du 5 janv. 2007, art. 1, JO du 7 janv.). Cette obligation incombe personnellement à l'agent public et son employeur ne peut se substituer à lui. La garantie d'assurance visée par l'article 10 du décret doit couvrir « d'une manière illimitée sa responsabilité au titre de tous les dommages qui seraient causés par l'utilisation de son véhicule à des fins professionnelles ». Le surcoût de l'assurance est financé par les indemnités kilométriques qu'il reçoit de la collectivité publique. On notera que l'assureur est, dans ce cas, censé garantir en illimité même les dommages matériels susceptibles d'être causés.

L'agent a par ailleurs intérêt à souscrire des garanties facultatives (dommages tous accidents, vol, incendie, bris de glaces, etc.), car il ne peut prétendre recevoir de son employeur une indemnisation pour ses dommages matériels (RM n° 33735, JOAN Q, 19 févr. 1996, p. 929). La situation est identique pour les agents de l'État et de certains organismes subventionnés utilisant leur véhicule pour les besoins du service (Décr. n° 2006-781 du 3 juill. 2006, art. 10, JO 4 juill., mod. par décr. n° 2019-1044 du 11 octobre 2019 – art. 1).

2° L'État

Aujourd'hui, seul l'État bénéficie d'une dérogation à l'obligation d'assurance.

La circulaire n° 94-16 du 18 février 1994 du ministère de l'Équipement précise que cette dérogation concerne à la fois les véhicules lui appartenant et ceux loués par l'État pour une durée supérieure à un an. Si la durée de location est inférieure à un an, le loueur doit souscrire une assurance. À l'inverse, si l'État loue un véhicule lui appartenant à une entreprise privée, celle-ci est tenue de l'assurer.

Si l'État confie un véhicule lui appartenant à une collectivité locale, celle-ci est responsable des dommages causés par le véhicule lors de son utilisation pour les besoins du service. Elle doit donc se préoccuper de son assurance : s'il s'agit d'une utilisation exceptionnelle, ce risque peut être couvert dans le cadre du contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile, s'il comporte une clause garantissant la conduite occasionnelle de véhicules terrestres à moteur. S'il s'agit d'une utilisation habituelle, elle doit souscrire une assurance spécifique.

Bien que bénéficiant d'une dérogation, l'État peut préférer souscrire un contrat d'assurance dans le but de déléguer la gestion à un tiers tout en garantissant la charge financière par l'intermédiaire de la cotisation.

C - L'étendue géographique de l'obligation d'assurance

Un véhicule est destiné à circuler et à franchir des frontières. Se posent alors un certain nombre de questions tant en matière de souscription que d'indemnisation. Ce deuxième aspect est traité dans le cadre de la circulation internationale.

1° Le principe

Il est énoncé à l'article L. 211-4-I du Code des assurances : « L'assurance prévue à l'article L. 211-1 doit comporter une garantie de la responsabilité civile s'étendant à l'ensemble des territoires des États membres de l'Union européenne ainsi qu'aux territoires de tout État tiers pour lequel les bureaux nationaux de tous les États membres de l'Union européenne se portent individuellement garants du règlement des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel dans cet État tiers. ... »

On soulignera que la transposition de la 7^e directive automobile par l'ordonnance n° 2023-1138 du 6 décembre 2023 en créant, à la suite de cet article, le nouvel article L. 211-4-II du Code des assurances, instaure une dualité dans la définition du véhicule.

En effet, l'article L. 211-4-II du Code des assurances donne une définition plus restrictive (que celle de l'article L. 211-1) pour l'étendue géographique de l'obligation d'assurance hors du territoire français.

Il dispose « Pour l'application du présent article, on entend par véhicule :

- 1° Tout véhicule terrestre automoteur actionné exclusivement par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec :
 - a) Une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ; ou
 - b) Un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h ;
- 2° Toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule mentionné au 1°, qu'elle soit attelée ou non. » (C. assur., art. L. 211-4-II)

Il résulte ainsi de la combinaison des articles L. 211-1 et L. 211-4-II du Code des assurances que si les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) demeurent soumis à l'obligation d'assurance lorsqu'ils circulent sur le territoire français, ils ne le sont plus lorsqu'ils circulent sur le territoire des États membres de l'Union européenne.

Cela nous fait dire que l'étendue territoriale de l'assurance automobile se caractérise par une dualité dans la définition des véhicules soumis à l'obligation d'assurance ; les petits véhicules circulant à une vitesse maximale par construction inférieure à 25 km/h ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance lorsqu'ils circulent hors du territoire français.

2° Le stationnement habituel

Un véhicule est réputé avoir son stationnement habituel dans le pays de son immatriculation. S'il n'a pas d'obligation d'immatriculation (engin de manutention, tondeuse auto-porteuse...), c'est le pays du domicile habituel du gardien du véhicule qu'il faut retenir (C. assur., art. L. 211-4-1). L'immatriculation détermine le régime sous lequel est placé le véhicule, tant sur le plan de l'assurance (C. assur., art. L. 310-4, 2°) que de la fiscalité, qu'il s'agisse de la fiscalité applicable à la cotisation d'assurance ou de celle propre au véhicule.

L'immatriculation constitue donc l'élément essentiel de rattachement. Selon la communication interprétative du 15 mai 1996 (JOCE n° C 143/4), « Chacun doit faire immatriculer son véhicule dans l'État membre où il a sa résidence normale ». Cette dernière est définie comme « le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite » (C. route, art. R. 222-1).

La preuve du lieu de résidence normale est apportée par tous moyens et notamment par la production de la carte d'identité (Dir. n° 83/182/CEE, 28 mars 1983). La personne qui, par sa profession, est amenée à se déplacer et à séjourner dans un ou plusieurs pays de l'Union européenne différents du pays où elle a ses attaches personnelles, peut faire immatriculer son véhicule dans l'État de son domicile, à condition d'y revenir régulièrement.

Quant aux frontaliers, l'utilisation régulière d'un véhicule pour se rendre à leur travail dans autre un pays que celui de leur résidence n'entraîne pas l'immatriculation dans le pays des attaches professionnelles.

Par exception, lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre vers la France ce véhicule est réputé avoir son lieu de stationnement habituel en France dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé en France. Toutefois, au titre de cette période de trente jours, le souscripteur peut choisir de désigner l'État membre d'immatriculation comme lieu de stationnement habituel (C. assur., art. L. 211-4-1-3°).

3° L'assureur établi dans le pays du stationnement habituel

Tout assureur établi dans le pays de stationnement habituel et habilité à pratiquer le risque de responsabilité civile automobile peut délivrer un contrat d'assurance.

4° L'assurance en libre prestation de services

L'assurance peut être souscrite auprès d'une entreprise étrangère agréée dans un autre État de l'Union européenne ayant une succursale en France ou exerçant en « libre prestation de services » (ou LPS), directement ou par l'intermédiaire d'une succursale (C. assur., art. L. 310-2).

La libre prestation de services (LPS) est l'opération par laquelle une entreprise d'assurance d'un État membre de l'Union européenne couvre, à partir de son siège social ou d'un établissement situé dans un des États membres, un risque situé sur le territoire d'un autre de ces États. En application de la troisième directive européenne, l'agrément (ou agrément unique européen) donné par un État membre vaut pour l'ensemble du territoire communautaire (Dir. Cons. CE n° 92/49, 18 juin 1992, JOCE 11 août, n° L. 228).

L'assureur étranger qui veut pratiquer l'assurance en LPS en France n'a pas à demander l'autorisation de l'Autorité de contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR). Mais il doit fournir à l'État où il est agréé une simple information préalable. C'est à lui d'assurer la surveillance financière de l'entreprise et de contrôler sa solvabilité, y compris pour les opérations d'assurance exercées à l'étranger. L'Autorité de contrôle peut néanmoins prendre des mesures de sauvegarde à son encontre, pouvant aller jusqu'à l'interdiction de conclure de nouveaux contrats, si elle constate des manquements graves à la loi française.

Pour exercer en libre prestation de service, l'assureur agréé dans un autre État doit adhérer au Bureau Central Français, au Fonds de Garantie des Assurances obligatoires (FGAO), à l'organisme d'information, à l'organisme d'indemnisation et disposer d'un représentant garant du paiement des taxes applicables aux contrats délivrés et d'un représentant chargé de la gestion des sinistres. Il peut faire appel soit à une succursale située dans l'État membre d'accueil, soit à des personnes indépendantes (intermédiaire d'assurance, gestionnaire de sinistre) établies de façon permanente dans cet État, à condition qu'elles soient soumises à la direction et au contrôle de cet assureur et qu'elles soient investies d'un pouvoir de l'engager et dotées d'un mandat permanent (communication interprétative n° 2000/C43/03, JOCE 16 févr. 2000).

Si la LPS est pratiquée via internet, la directive n° 2000/31 du 8 juin 2000 précise que le lieu d'établissement du prestataire est le lieu où il exerce de manière effective son activité économique au moyen d'une installation stable pour une durée indéterminée, disposition reprise par la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique.

5° Les programmes internationaux d'assurance

Les entreprises qui ont une activité internationale peuvent disposer de flottes de véhicules immatriculés dans plusieurs États. Une telle flotte de véhicules peut faire l'objet d'un montage d'assurance commun, ou programme international d'assurance, ce qui présente plusieurs avantages.

Il permet d'abord de standardiser dans une certaine mesure les couvertures d'assurance sur l'ensemble des pays et de consolider au niveau du programme les résultats comptables et statistiques. Cela donne une vue d'ensemble des résultats, autorise des comparaisons entre pays et la mise en place d'une politique de prévention internationale des risques.

Les contrats d'assurance peuvent faire l'objet d'une négociation au niveau du programme. Cela augmente le poids économique de l'assuré, ce qui permet de réaliser des économies de prime, voire de créer une captive de réassurance. D'autre part, les pics de sinistralité survenant dans certains pays peuvent faire l'objet d'un lissage, par exemple sous forme de réassurance.

Toutefois, les différents parcs de véhicules sont soumis aux droits locaux en ce qui concerne l'obligation d'assurance et son étendue. En raison des disparités entre pays, les programmes internationaux mis en place font rarement appel à la libre prestation de service. Ils reposent plutôt sur un système de polices locales, établies selon un système unique de couverture, adaptée toutefois à la réglementation et aux pratiques locales. Une police « maître » (master policy) permet de compléter la couverture ainsi accordée localement.