

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT**

—  
**Groupe d'Étude P.R.D.A.  
Accidents de la Route**  
—

**ÉTUDE PILOTE**  
**DE PRÉPARATION RATIONNELLE DES DÉCISIONS**  
**CONCERNANT LES ACCIDENTS DE LA ROUTE**

**TITRE 11 :**  
**ASSURANCE AUTOMOBILE**  
**ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

février 1969

T I T R E 11

ASSURANCE AUTOMOBILE ET SECURITE ROUTIERE

---

Rédaction provisoire - Diffusion restreinte

\* \* \*

## S O M M A I R E

	<u>pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
Chapitre I <u>Présentation du secteur des Assurances.</u>	
1.1 La Direction des Assurances et son corps de contrôle .....	2
1.2 Les entreprises d'assurance .....	4
1.3 Les autres agents économiques .....	7
Chapitre II <u>Les informations disponibles dans le                   secteur des Assurances.</u>	9
Chapitre III <u>La Tarification</u>	11
3.1 Présentation de la situation actuelle	12
3.2 Les principaux problèmes du point de vue de la sécurité .....	14
3.3 L'adaptation des catégories actuelles	15
3.4 La franchise .....	18
3.5. Le bonus-malus .....	20
3.6 Le Centre National de Documentation des conducteurs .....	25
3.7 Le fichier des accidents .....	28
3.8 Autres incitations à la sécurité par la tarification .....	30
Chapitre IV <u>Les autres actions de sécurité appli-                   cables dans le secteur des assurances.</u>	32
4.1 Information et publicité .....	33
4.2 Le contrôle technique des véhicules.	33
4.3 Etudes et recherches .....	34
CONCLUSION .....	35

## INTRODUCTION

Dans le cadre de la rationalisation des choix budgétaires, l'étude pilote de lutte contre les conséquences néfastes des accidents de la route cherche à préparer de façon rationnelle les décisions des pouvoirs publics dans ce secteur et on peut se demander pourquoi le groupe d'étude a attaché dès le début de ses travaux une grande importance au problème de l'assurance automobile. Trois raisons principales l'y ont conduit.

1) Les entreprises d'assurance sont une source d'informations très riches et très diverses. L'assurance "Responsabilité Civile" étant obligatoire il s'agit même d'un "point de passage obligé" pour tous les usagers des véhicules et il devrait être possible de disposer ainsi d'informations exhaustives sur le parc automobile et ses usagers et sur leurs évolutions dans le temps. Ces entreprises sont également la source principale d'informations sur le coût des accidents et ses principales composantes. La connaissance et le traitement de ces informations est indispensable pour une préparation rationnelle des décisions concernant la sécurité routière et plus précisément pour la réalisation des études économiques des actions que peuvent envisager les pouvoirs publics.

2° La tarification de l'assurance-auto tient compte d'un certain nombre de facteurs qui influent sur l'étendue du risque puisqu'ils sont corrélés avec le nombre et la gravité des accidents : caractéristiques et puissance des véhicules, zones de garage ou de circulation, catégorie socio-professionnelle et âge des conducteurs, ancienneté du permis, ... On peut donc concevoir qu'une tarification bien adaptée au risque puisse servir d'incitation à la sécurité à la fois pour les constructeurs des véhicules et pour les utilisateurs, compte tenu du fonctionnement actuel du marché de l'automobile et de l'assurance.

3) Les entreprises d'assurance ont intérêt dans un pur souci de bonne gestion, d'une part de mieux connaître les problèmes de sécurité routière et d'autre part à voir diminuer le coût qu'elles supportent du fait des accidents de la route. Cet intérêt est particulièrement évident à court terme dans la situation actuelle où la gestion du risque automobile conduit à un équilibre très incertain des comptes des sociétés. Celles-ci semblent donc avoir intérêt à développer leurs actions éventuelles en faveur de la sécurité. Il serait intéressant que ces actions soient mieux connues pour être éventuellement coordonnées avec celles d'autres organismes.

I - PRESENTATION DU SECTEUR DES ASSURANCES -

11 - La Direction des Assurance et son Corps de Contrôle -

L'ordonnance du 29 septembre 1945 organisant la profession a donné au Ministre des pouvoirs directs étendus en matière d'organisation du marché qui, bien que placé sous le régime de la concurrence, est soumis à des règles spéciales. L'objectif semble avoir été alors d'établir des règles semblables à celles qui gouvernent les rapports entre la profession bancaire et l'Etat quant à la participation de tous les agents économiques intéressés par les décisions concernant l'assurance. D'où la création par la loi du 25 avril 1946 du Conseil National des Assurances et de la Caisse centrale de Réassurance, le rôle de cette caisse étant en fait limité.

Dans l'intérêt des assurés, souscripteurs et bénéficiaires de contrats d'assurance, la Direction des Assurances poursuit trois missions principales :

- a. s'assurer de la solvabilité des entreprises,
- b. s'assurer de la moralité des opérations,
- c. orienter le marché.

.../..

a). Le contrôle de la solvabilité des entreprises porte principalement sur trois points :

1. l'estimation des engagements des sociétés nés à l'occasion des opérations d'assurance,
2. la composition et la valeur réelle des actifs garantissant ces engagements,
3. l'appréciation de l'équilibre à court terme et à long terme des opérations,

b). Le contrôle de la moralité des opérations. Les contrats d'assurance sont régis par une réglementation particulière plus contraignante que le droit commun des contrats. Le respect de cette réglementation est garanti par la communication obligatoire pour visa de tous les documents d'assurance à la Direction. D'autre part, une société doit remplir des conditions précises pour pratiquer l'assurance et un agrément doit lui être accordé pour chaque catégorie d'opérations d'assurance.

c). L'orientation du marché.

1. L'Etat a une politique continue de développement de l'assurance soit par incitation dans le cas de l'assurance-vie, soit par l'institution de régimes d'assurance obligatoire dans le cas de l'assurance automobile.

2. Le prix de l'assurance est surveillé et les tarifs doivent être communiqués à la Direction. Le Gouvernement a également la possibilité de fixer des maxima et des minima de tarification : ainsi en assurance automobile les primes de responsabilité civile sont plafonnées depuis 1964.

3. L'Etat intervient également dans la structuration des entreprises du secteur à la fois par la surveillance générale du marché et de la concurrence entre les entreprises, et par les regroupements auxquels il procède entre les entreprises nationales de ce secteur.

•••/••

La Direction des Assurances dispose de divers moyens complémentaires pour remplir ces missions : l'élaboration de la réglementation, le contrôle sur pièces des documents reçus des entreprises. (statuts des sociétés, tarifs, états comptables et statistiques, documents à la disposition du public); le contrôle sur place des sociétés, l'information et l'incitation des dirigeants des entreprises.

Le contrôle sur place est effectué par les commissaires contrôleurs des assurances dont la mission principale est le contrôle technique et financier des sociétés. Ils peuvent consulter et vérifier tout document relatif à la situation de l'entreprise et à toute opération pratiquée par elle. Ils contrôlent en particulier l'application des tarifs publiés. Parallèlement à cette mission traditionnelle, la nature même des vérifications nécessaires conduit de plus en plus souvent les commissaires contrôleurs à porter un jugement sur l'organisation et la gestion des sociétés et sur la qualité des services rendus aux assurés.

## 12 - Les entreprises d'assurance et de réassurance -

Sans vouloir faire une description exhaustive de la multiplicité des entreprises d'assurance et de la variété du champ qu'elles couvrent (de l'assurance-vie aux différentes formes d'assurances dommages), nous nous limiterons à un aperçu sur les formes d'entreprises d'assurances et à la présentation d'un compte simplifié de la branche automobile.

### 121. Les formes d'entreprises d'assurance -

- Les sociétés nationales - Après le dernier regroupement opéré en début de 1968, la trentaine de sociétés nationales est structurée en quatre groupes dotés chacun d'un conseil d'administration. Elles représentent ensemble près de 40 % de l'encaissement total des primes d'assurances directes des sociétés d'assurance.

- les sociétés anonymes - françaises ou étrangères sont très diverses et nombreuses : près de 500 sociétés qui réalisent environ 40 % des affaires

.../..

- Les sociétés à forme mutuelle et les mutuelles (dont la mutualité agricole) occupent une place également importante et croissante en particulier pour les assurances dommages. Elles représentent plus de 20 % du marché. Si on excepte la mutualité agricole, la part des sociétés mutuelles et à forme mutuelle est passée de 11 % en 1956 à 17 % en 1966.

SOCIETES AGREEES POUR EFFECTUER DES OPERATIONS, AU 31.12.68

	Sociétés françaises	Sociétés Etrangères	TOTAL
Sociétés d'assurance sur la vie.....	45	19	64
Sociétés d'assurance dommages.....	243	177	420
Mutuelles agricoles.....	18		18
Sociétés ne pratiquant que la réassurances	17	475	492
Sociétés de capitalisation.....	10		10
Autres sociétés (1) .....	3		3
<b>TOTAL .....</b>	<b>336</b>	<b>671</b>	<b>1.007</b>

(1) = Sociétés à forme continuelle et une société faisant l'acquisition d'immeubles à charge de rentes viagères.

STATUT DES SOCIETES FRANCAISES AGREEES EN ASSURANCE DIRECTE ET  
DES SOCIETES DE CAPITALISATION

	Assurance vie	Assurance dommages	Capita- lisation	TOTAL
Sociétés nationales.....	7	11	3	21
Sociétés anonymes .....	32	77	6	115
Sociétés à forme mutuelle :				
- ne rémunérant pas d'intermédiaire	4	9		13
- rémunérant des intermédiaires	2	93	1	96
Sociétés mutuelles .....		53		53
Mutuelles agricoles .....		18		18
<b>TOTAL .....</b>	<b>45</b>	<b>261</b>	<b>10</b>	<b>316</b>

122. Compte simplifié de la branche automobile.

Quelques chiffres montrent l'importance de cette branche : il y avait en 1966 environ 17 millions de véhicules assurés et près de 7 millions de sinistres déclarés par an et ces deux grandeurs sont en forte croissance. Le parc automobile s'est accru de 62 % entre 1960 et 1966 tandis que la charge des sinistres supportée par les sociétés a augmenté de 176 % pendant la même période. Les primes émises dans cette branche ont été multipliées par sept entre 1955 et 1966.

COMPTE SIMPLIFIE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

(non compris les caisses mutuelles agricoles, en millions de francs et en pourcentage aux primes).

	1 9 6 5		1 9 6 6		1 9 6 7 (1)	
	en MF	en%	en MF	en %	en MF	en %
<b>RESSOURCES</b>						
primes nettes .....	5.474	100	6.303	100	7.102	100
solde de la réassurance	29	0,5	7	0,1	10	0,1
Intérêt et revenus.....	299	5,5	356	5,6	381	5,3
Autres éléments .....	148		146			
<b>T O T A L</b> .....	<b>5.950</b>		<b>6.812</b>		<b>7.493</b>	
<b>C H A R G E S</b>						
Commissions .....	912	16,7	1.015	16,1	1.113	15,6
Frais généraux et impôts .....	708	12,9	787	12,5	880	12,3
Sinistres (nets de recours).....	3.190	58,9	3.668	58,2	4.125	58,0
Dotation aux provisions techniques .....	1.198	21,7	1.172	18,6	1.290	18,1
Autres éléments de débit (2) .....	88		138		12	
<b>T O T A L</b>	<b>6.086</b>		<b>6.780</b>		<b>7.420</b>	
<b>S O L D E</b>	<b>-136</b>	<b>2,7</b>	<b>+32</b>	<b>0,4</b>	<b>+73</b>	<b>1,0</b>

(1) Le compte 1967 est provisoire

(2) Dans ce compte provisoire 1967, le poste "Autres éléments de débit" est le solde des autres éléments de débit et de crédit.

### 13. Les autres agents économiques en présence.

#### 131. Les organismes professionnels.

Le plus important est la Fédération Française des sociétés d'assurance au sein de laquelle fonctionnent des groupements techniques de branches et en particulier le groupement technique de la branche accidents (G.T.A.). Le G.T.A. élabore en particulier, à partir des informations statistiques fournies par les sociétés affiliées, les bases du calcul des tarifs de l'assurance auto utilisées par la plupart des sociétés anonymes de la branche. Les pouvoirs publics se sont également référés à la "tarification G.T.A." mise au point en 1963 lorsqu'ils instituèrent le blocage des tarifs en 1964 : ce tarif sert en effet de plafond pour les primes versées.

Citons également parmi les organismes professionnels le Groupement des Sociétés d'Assurance à caractère mutuel et les organes nationaux de la Mutualité Agricole.

#### 132. Agents et courtiers

A l'exception de quelques mutuelles, les sociétés peuvent rémunérer des intermédiaires en vue de l'acquisition des contrats. Il faut distinguer essentiellement les agents généraux d'assurances et les courtiers.

Le rôle des agents généraux d'assurances est défini statutairement : ce sont des mandataires des sociétés. Ils appartiennent à une profession libérale ; groupés en amicales au sein de chaque groupe de sociétés, ils ont constitué au niveau locale des chambres syndicales. Il faut citer au niveau national la Fédération des Syndicats d'Agents Généraux d'Assurance.

Les courtiers sont inscrits au registre du commerce. Ils sont mandataires des assurés et peuvent placer un même risque auprès de plusieurs compagnies. Au niveau national ils sont représentés par le Syndicat National des courtiers d'Assurance.

Il ne s'agit pas des seules formes de distribution de l'assurance. Il faut citer par ailleurs : les réseaux de producteurs salariés les bureaux décentralisés des mutuelles ou de certaines sociétés où travaille du personnel salarié, l'utilisation d'un réseau de guichets existants dans le secteur de la mutualité agricole.

.../..

Ces professions sont placées sous la tutelle du Ministre de l'Economie et des Finances par l'intermédiaire de la Direction des Assurances.

133. Les autres agents concernés.

Deux organismes importants existent en liaison avec le caractère obligatoire de l'assurance automobile :

a). le Bureau Central de Tarification statue sur les propositions d'assurance refusées par un assureur.

b). Le fonds de Garantie Automobile prend en charge les indemnités dues aux victimes d'accidents dans la majorité des cas où ces indemnités ne sont versées ni par le responsable ni par l'assureur.

Sont par ailleurs directement intéressés par la profession :

- les médecins conseils experts auprès des compagnies,
- les hommes de loi, avocats et avoués mandatés par les compagnies,
- les experts en automobile (Chambre Syndicale Nationale des Experts en Automobile de France). Il faut mentionner ici le rôle du Bureau Commun Automobile qui groupe cinq cents experts à la disposition exclusive de 13 sociétés qui y adhèrent.

.../..

## II - LES INFORMATIONS DISPONIBLES DANS CE SECTEUR -

---

Ainsi que nous l'avons déjà signalé les informations statistique de base disponibles dans les entreprises d'assurance sont nombreuses et variées. Ces informations élémentaires sont essentiellement de trois ordres :

1). Informations recueillies lors de l'établissement du contrat d'assurance : il s'agit à la fois d'information sur les caractéristiques du véhicule et du contractant, et d'informations sur la nature du contrat.

2). Informations contenues dans les dossiers de sinistres : les informations sont ici de trois ordres : d'une part sur les circonstances de l'accident, d'autre part sur les "résultats physiques" de l'accident c'est-à-dire la description de ses conséquences et enfin sur les coûts supportés par l'assurance du fait de l'accident.

3). Informations diverses sur la gestion du risque automobile d'après les comptabilités des entreprises. On retrouve dans les comptes annuels des entreprises certaines données monétaires liées aux deux rubriques déjà étudiées ci-dessus avec des regroupements divers mais également des informations sur les frais de gestion des entreprises, les frais de gestion des sinistres, les dépenses d'étude et de publicité des sociétés.

Ces informations brutes sont déjà regroupées de diverses façons par la Direction des Assurances (en particulier dans le rapport annuel du Ministère de l'Economie et des Finances au Président de la République sur l'activité des sociétés d'assurance). Ces données et les améliorations que l'on pourrait leur apporter ont été reprises dans le titre I de ce rapport sur les dimensions du problème des accidents de la route et les informations statistiques.

ooo/oo

Le secteur des assurances ne dispose pas de l'ensemble des informations permettant d'éclairer les décisions concernant la sécurité routière. Mais ce secteur est la principale source d'informations et en particulier la seule qui puisse d'une part permettre un rapprochement entre les personnes qui ont des sinistres et ceux qui sont susceptibles d'en avoir, c'est-à-dire entre l'ensemble des assurés et des véhicules et l'ensemble des accidents et des accidentés et d'autre part établir un lien entre :

- 1). Les données "physiques" concernant les caractéristique des conducteurs, des véhicules et des accidents et....
- 2). Les données comptables et financières qui leur sont attachées.

Les informations brutes recueillies et à recueillir, et le traitement de ces informations doivent satisfaire les besoins des différents centres de décision intéressés et au premier chef :

- les entreprises d'assurance pour l'élaboration de leurs tarifs et pour une meilleure gestion prévisionnelle.
- la Direction des Assurances pour remplir correctement son rôle de tutelle du secteur et de contrôle des sociétés.
- les responsables de la sécurité routière pour rationaliser la préparation de leurs décisions.

Les propositions précises d'amélioration de ces informations devront également tenir compte des possibilités concrètes de recueil et de traitement de ces nouvelles informations et en particulier des coûts correspondants pour les différents intervenants.

### III - LA TARIFICATION -

L'objet de la tarification de l'assurance automobile est de définir le prix, certain, d'un service dont la "livraison" est incertaine puisque liée à la survenance d'un sinistre.

Ce prix est déterminée en tenant compte à la fois :

- de la répartition des risques et de leur importance globale, et en ce sens l'assurance a pour rôle de réaliser une compensation générale des charges des accidents entre tous les assurés groupés en mutualité ;

- d'un certain nombre d'éléments relatifs à chacune des catégories de risques et d'usagers : les primes sont ainsi calculées en fonction de la probabilité d'accident par grandes catégories; ce qui favorise la prévention routière en pénalisant les risques les plus élevés.

Un des problèmes de la tarification est donc de réaliser un équilibre entre deux tendances contraires : la mutualisation des risques et l'adaptation des primes aux risques réels.

La tarification actuelle est en principe élaborée librement par les assureurs, sous une double réserve :

1). le respect de l'équilibre financier de chaque société pour le risque automobile,

2). le respect du plafonnement des primes d'assurance obligatoire instituée par décision ministérielle du 24 juillet 1964.

En fait, sous réserves de modifications mineures, et à l'exception des mutuelles la plupart des sociétés se réfèrent au tarif professionnel établi par le G.T.A.

.../...

### 3.1. Présentation de la situation actuelle.

Rappelons d'abord qu'il existe différentes assurances couvrant des risques variés = en plus du risque de responsabilité civile pour lequel il y a obligation légale depuis 1958, on peut distinguer les dommages aux véhicules (tierce-collision, tierce complète, vol, incendie, bris de glace, ...), les recours et défense et les capitaux garantis en cas d'accident.

#### 3.11. Le tarif G.T.A. et son évolution.

Le tarif professionnel établi par le Groupement Technique en 1963 et aménagé en 1966, 1967 et 1968 est particulièrement important dans les circonstances actuelles dans la mesure où, dans le domaine de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à l'égard des tiers, il constitue le niveau maximum des primes que les sociétés, en vertu du plafonnement du tarif décidé par le Ministre de l'Economie et des Finances, sont tenues de ne pas dépasser.

La tarification du Groupement technique est pratiquée par la majorité des sociétés, qui y apportent le cas échéant certains aménagements mineurs.

Le tarif Responsabilité Civile distingue huit catégories de communes, seize groupes de véhicules et trente numéros d'usage. Ces numéros d'usage font intervenir l'usage proprement dit : promenade, trajet domicile-travail, affaires, .... quelques indications sur la catégorie socio-professionnelle et le lieu de domicile, les antécédents en sinistres et depuis 1966 des éléments de personnalisation concernant les jeunes conducteurs et titulaires de permis récents ainsi que les souscripteurs de contrats présentant des fréquences de sinistres élevées.

.../..

Ce tarif a été établi à partir de calculs complexes cherchant à lier chacun de ces éléments à la fréquence des accidents correspondants, et à leur gravité. Beaucoup des résultats publiés par le G.T.A. font apparaître des corrélations significatives entre certaines cases du tarif et le coût des accidents pour les sociétés d'assurance en particulier pour certaines catégories d'usages et certains groupes de véhicules.

Il semble cependant que tous les postes de ce tarif très détaillé et assez rigide ne soient pas basés sur des calculs toujours aussi significatifs. Nous examinerons à nouveau ce problème dans la partie suivante (les problèmes posés par la tarification du point de vue de la sécurité 3.2.).

### 3.12. Les mutuelles.

La différence fondamentale entre les tarifs des sociétés anonymes et des mutuelles tient aux frais de gestion. Le service rendu par les mutuelles est sans doute de moins bonne qualité que celui des sociétés car si les mutuelles ont quelques bureaux locaux, elles n'ont pas d'agences, c'est-à-dire de services implantés localement très près de la clientèle. Mais cette moindre qualité du service rendu a une contrepartie financière très importante car les commissions des agents représentent près de 18 % des coûts des sociétés. (Ce taux de 18 % est le maximum prévu par la réglementation actuelle pour l'année 1970). D'où la différence de structure des comptes des sociétés et des mutuelles que l'on peut grossièrement représenter ainsi : (en pourcentage des primes théoriques G.T.A.).

Emplois	SOCIETES		Ressources	
Gestion .....	26	!	Primes reçues.....	94
Sinistres ....	74	!	Revenus financiers..	6
	100	!		100

....//..

Emplois	MUTUELLES		Ressources	
Gestion .....	12	!	Primes .....	80
Sinistres.....	74	!	Revenus financiers...	6
		!		
	86	!		86
		!		

Les tarifs appliqués par les mutuelles à leurs adhérents sont nettement inférieurs en moyenne à ceux qu'appliqueraient les sociétés du G.T.A., et elles n'ont pas jugé nécessaire de diversifier autant les bases de leur tarification : le nombre de catégorie d'usages est bien sûr plus réduit puisque ces mutuelles s'adressent à des groupes sociaux moins variés que les sociétés mais les mutuelles distinguent également moins de zones géographiques (trois à quatre) et moins de groupes de véhicules.

### 3.2. Les principaux problèmes du point de vue de la sécurité

Les assureurs cherchent à calculer et à faire appliquer une prime basée sur la probabilité d'accident de la personne assurée ou plus exactement sur l'espérance mathématique du risque ouvert. Pour ce faire ils classent les conducteurs et leurs véhicules en fonction de critères apparemment liés à la fréquence et à la gravité des accidents. Il s'agit également d'un des objectifs des responsables de la sécurité routière qui cherchent aussi une meilleure connaissance des liaisons entre les caractéristiques des usagers et les accidents.

Les aptitudes, les connaissances, le comportement des conducteurs, les qualités des véhicules, la durée d'exposition au risque... sont difficile à appréhender directement et objectivement. Les assureurs cherchent alors à appréhender d'autres grandeurs qu'ils supposent liées aux précédentes : lieu d'habitation, catégorie socio-professionnelle, âge... pour le conducteur, puissance fiscale, vitesse de pointe, prix, mode de traction et de freinage... pour le véhicule. Une difficulté importante apparaît immédiatement : ces grandeurs mesurables sont très fortement corrélées entre elles et il est pratiquement

.../..

impossible actuellement de distinguer leurs liens spécifiques avec les accidents. Les liens entre niveau de vie, C.S.P. et âge sont évidents de même qu'entre puissance fiscale, vitesse de pointe et prix du véhicule, mais il y a aussi semble-t-il, des liens beaucoup plus faciles à définir entre catégories socio-professionnelle et âge d'une part et les types de véhicules d'autre part.

Aussi cherche-t-on parallèlement à la meilleure adaptation des catégories actuelles (usages, véhicules, zones) d'autres méthodes permettant de réduire le coût de l'assurance et ainsi le montant des primes (par exemple la franchise) et surtout de les personnaliser au maximum pour tenir compte globalement de l'ensemble conducteur - véhicule - infrastructure utilisée (par exemple le bonus-malus).

### 3.3. L'adaptation des catégories actuelles.

#### 3.3.1. Les zones géographiques.

Alors que les mutuelles distinguent en général trois ou quatre zones de tarification assez simples basées par exemple sur les départements, le tarif G.T.A. classe les communes en huit catégories (rurales et urbaines suivant leur densité et leur proximité d'un centre important). Il est difficile de connaître l'intérêt de ces distinctions car la tarification des usages tient également compte de la qualité "urbaine", "semi-rurale" des communes fréquentées.

Il ne semble pas que des modifications concernant les zones géographiques soient un facteur améliorant la sécurité.

#### 3.3.2. Les usages et les groupes socio-professionnels.

Le système des 30 numéros d'usages du tarif G.T.A. est assez complexe : il tient compte essentiellement de la catégorie socio-professionnelle (salariés dont cadres et fonctionnaires, artisans, autres...), de la zone géographique habituellement fréquentée et de l'usage proprement dit: promenade, trajet domicile-travail, déplacements professionnels. Le numéro d'usage peut ensuite être modifié par l'âge, le sexe, la situation de famille et l'ancienneté du permis de conduire du souscripteur, ou suivant que le souscripteur, le conducteur

.../..

et le titulaire de la carte grise sont ou non une même personne, ou encore en fonction des antécédents : sinistres déclarés au cours des 24 mois précédents (voir ci-dessous bonus-malus).

Indépendamment du bonus-malus que nous étudierons ci-dessous cette partie du tarif est doublement intéressante pour les responsables de la sécurité :

- d'une part elle est une source d'informations très riches sur le lien entre les éléments énumérés ci-dessus et les accidents en nombre et en gravité et elle devrait permettre d'orienter la politique de prévention de manière sélective sur certaines catégories de population les plus accidentogènes (exemple des jeunes conducteurs).

- d'autre part, dans la mesure où le tarif reflète la probabilité de risque de chaque catégorie d'usagers le montant même de la prime et la comparaison avec celles des autres catégories permet à chaque usager de prendre conscience de la probabilité de risque de sa catégorie.

### 3.3.3. Les groupes de véhicules.

Le tarif G.T.A. distingue 16 groupes de véhicules, en fonction essentiellement de la puissance réelle, de la vitesse de pointe, du prix de l'année de mise en circulation et de quelques caractéristiques moins faciles à chiffrer (freinage, conception générale du véhicule).

Les calculs effectués par le G.T.A. sont très significatifs sur les liens entre caractéristiques des véhicules et coût des accidents : il montrent en particulier que le coût moyen des accidents corporels des groupes 10, 11 et 12 est trois fois plus élevé que celui des groupes 2 et au-dessous (groupes 10, 11 et 12 : Citroën ID et DS. Peugeot 404, Renault 16, Simca 1500 ... groupe 2 et au-dessous : essentiellement Citroën 2 CV et Diane). Il semble cependant que les différences de coûts entre certains groupes voisins soient très faibles et que le nombre de groupes pourrait être réduit:

.../..

Le G.T.A. a établi une formule qui permet de classer les véhicules par groupes, en fonction des critères énoncés ci-dessus. Il serait intéressant que ces travaux soient poursuivis et prennent en considération d'autres caractéristiques des véhicules : solidité de la caisse, pneumatique, roues indépendantes .... qui sont, semble-t-il, également liés à la sécurité.

Ces calculs statistiques ont cependant l'inconvénient de ne permettre une modulation des primes qu'à posteriori, c'est-à-dire après constatation de l'évolution des risques pendant une période assez longue. Pour pallier à cet inconvénient, il serait souhaitable d'étudier l'octroi d'avantages tarifaires liés de façon forfaitaire à certains aménagements de sécurité, ces avantages pouvant être accordés à la fois aux anciens véhicules et aux nouveaux.

La modulation du tarif en fonction des caractéristiques des véhicules est très intéressante du point de vue de la sécurité car le coût de l'assurance est pris en compte par l'acheteur d'un véhicule : si la prime dépend de la sécurité du véhicule, le futur usager est incité à acheter un véhicule sûr et en retour les constructeurs sont également incités à concevoir des véhicules sûrs. Afin de renforcer cette incitation il serait souhaitable que les caractéristiques prises en compte dans le calcul de la prime et leurs pondérations soient plus largement connues tant des usagers et des futurs usagers que des constructeurs.

### 3.4. La franchise.

Le principe de la franchise est de fixer à l'avance une somme qui en cas d'accident restera à la charge de l'assuré ou de la victime et ne sera pas remboursée par l'assurance.

Les objectifs recherchés sont de deux ordres :

a). un effet de prévention : les assurés peuvent se trouver incités à la prudence par la crainte de supporter la charge d'une partie des dommages qu'ils subissent ou qu'ils ont causé aux tiers.

b). un effet de réduction du coût de l'assurance, par la diminution du montant des sinistres à régler et par la réduction des frais de gestion des sinistres, réduction due à la suppression des dossiers de petits sinistres dont le coût est inférieur au montant de la franchise.

Le montant de la franchise doit être assez important pour que la mesure soit significative mais assez faible pour ne pas dénaturer le principe même de l'assurance. (Pour donner un ordre de grandeur des valeurs chiffrées précisons que des calculs statistiques effectués par le G.T.A montrent que le coût moyen des sinistres matériels dont le montant est inférieur à 2 000 F n'est que de 390 F).

Le problème est d'ailleurs très différent selon que la franchise s'applique à l'assurance de dommages ou à l'assurance de responsabilité civile.

#### 3.4.1 La franchise en assurance des risques de dommages.

En assurance de dommages l'assureur prend en charge les frais dus aux dommages du véhicule de l'assuré que celui-ci soit ou non responsable de l'accident. Le tiers environ des assurés en automobile souscrivent cette assurance. La Franchise est largement pratiquée et a pour effet de diminuer nettement la prime : de près de 40 % pour une franchise de 200 francs par sinistre.

.../..

L'effet de prévention d'une telle franchise semble réel mais est difficile à apprécier. On pourrait soutenir par exemple que si cet effet était important l'absence d'assurance de dommage devrait avoir un effet préventif encore plus net ce qui n'est pas évident... La souscription d'une assurance dommages avec ou sans franchise apparaît surtout comme un acte de prévoyance : conservation du capital, règlement plus rapide des sinistres... La franchise serait alors un élément moralisateur qui limiterait les fraudes et inciterait sans doute à la prudence.

### 3.4.2 - La franchise en assurance des risques de responsabilité civile.

Le cas le plus facilement envisageable est celui où la charge supportée par l'assuré responsable est effective. Cela suppose que la victime puisse récupérer sur l'assuré responsable le montant de la franchise, soit directement, franchise dite "opposable aux tiers", soit auprès de l'assureur, franchise "inopposable aux tiers".

Compte tenu de cette remarque, les avantages et inconvénients de cette franchise peuvent être examinés successivement du point de vue de la victime, de l'assureur et de l'assuré.

a). Pour la victime, il est sans doute nécessaire de lui donner une garantie d'indemnisation, c'est-à-dire un recours direct contre l'assureur qui pourra ensuite se retourner contre l'assuré responsable (franchise inopposable aux tiers). La réglementation actuelle prévoit d'ailleurs que la franchise n'est opposable à la victime que lorsqu'il s'agit d'un sinistre matériel d'un montant inférieur à 200 francs.

b). Pour l'assureur, les frais occasionnés par les recours et les contentieux éventuels, limitent alors l'intérêt financier d'une franchise ; sans oublier que les recours risquent de détériorer les relations entre l'assureur et les assurés.

c). Pour l'assuré une telle franchise risque d'être mal comprise car elle peut lui sembler opposée au principe même de l'assurance.

.../..

On peut également envisager une franchise non récupérable c'est-à-dire qui laisse la réparation de l'accident à la charge de la victime en dessous d'un certain montant. Cette forme de franchise, semblable au ticket modérateur en Sécurité Sociale impliquerait une réforme juridique assez profonde puisqu'il s'agirait d'une franchise de responsabilité: la responsabilité ne s'exercerait qu'au delà d'un certain montant de sinistre. Cette mesure serait sans doute très impopulaire, mais son effet préventif s'exercerait dans la mesure où dans de nombreux cas un comportement de prudence de la victime aurait permis d'éviter un accident dont elle n'est cependant pas déclarée responsable : refus de priorité, freinage brutal, dépassement, ...

En résumé il semble que les techniques d'application de la franchise qui satisfont le mieux aux deux objectifs énoncés ci-dessus - effet préventif et réduction du coût de l'assurance soient ou impopulaires ou de mise en oeuvre difficile sur le plan technique. Le bonus-malus étudié ci-dessous, qui comporte également un effet de franchise automatique dû à la rétention des sinistres semble mieux adapté aux objectifs recherchés.

### 3.5. Le "Bonus Malus" .

Il s'agit d'une méthode de personnalisation des primes d'assurance tenant compte des antécédents de l'assuré : pénalisation (malus) si l'assuré a déjà été responsable d'un ou de plusieurs accidents, bonification (bonus) si l'assuré n'a pas eu d'accident pendant une certaine période.

On peut en réalité imaginer plusieurs techniques de modulation des primes en fonction des antécédents de l'assuré. Nous avons déjà mentionné en 3.1. ci-dessus que le tarif G.T.A. prévoit des bonifications pour bons antécédents depuis 1963 et que la tarification dite "des risques aggravés" appliquée depuis 1966 tient compte du nombre d'accidents : les primes R.C. ne peuvent

.../...

être inférieures à certain niveau lorsque l'assuré a été responsable d'au moins deux sinistres pendant les deux années qui précèdent la souscription d'un contrat. Le bonus-malus tient compte de façon plus fine du nombre d'accidents survenus.

Avant d'examiner les avantages et les inconvénients du bonus-malus par rapport à la tarification actuelle pour les assureurs et pour les assurés, la première question que l'on se pose est : cette méthode conduit-elle à une tarification plus "juste" c'est-à-dire mieux adaptée à la probabilité réelle de risque de chaque assuré ?

Les calculs effectués par le G.T.A. sont significatifs à ce sujet : par rapport aux assurés n'ayant pas eu d'accident ceux qui ont eu un sinistre ont une fréquence d'accident majorée de près de 50 % et ceux qui ont eu six sinistres, une fréquence multipliée par trois. Un accident n'est donc pas le fait du hasard et le critère du nombre d'accidents peut conduire à une tarification mieux adaptée à la réalité des risques.

Cette meilleure adaptation a cependant des limites dans la mesure où trois facteurs importants ne sont pas pris en compte, ces trois facteurs étant d'ailleurs en partie liés entre eux :

- les circonstances de l'accident et le degré de responsabilité de l'assuré peuvent dénoter un comportement dangereux, susceptible de se renouveler, mais une conduite dangereuse n'engage pas forcément la responsabilité du conducteur en cas d'accident.
- la gravité et le coût de l'accident peuvent être extrêmement variables. Il est sans doute arbitraire de pénaliser de la même manière le conducteur responsable d'un petit accident matériel qui se produit en général en milieu urbain et le conducteur responsable d'un accident grave avec blessures corporelles dont le coût peut être dix ou vingt fois supérieur.

Il serait sans doute possible de tenir compte de ces facteurs par une cotation des accidents tenant compte de leurs circonstances et de leur gravité et influant sur la valeur du malus mais dans l'état actuel des connaissances cette cotation paraît difficile à établir, sinon à distinguer les accidents matériels et les accidents avec suites corporelles.

Compte tenu de ces limites le bonus-malus semble mieux adapté que la tarification actuelle si les pénalisations infligées après chaque accident restent assez faibles.

Les effets du bonus-malus pour les sociétés d'assurance et pour les assurés.

1. La mise en oeuvre de cette méthode est assez compliquée car elle demande une mise à jour constante du dossier de chaque assuré incluant les bases de calcul du bonus et du malus, et une "mémoire" de plusieurs années sur les accidents survenus. Elle conduit également à modifier souvent les montants de primes à verser par les assurés. Ces inconvénients pour les assureurs et pour les assurés sont en réalité peu importants : pour les assureurs, les machines électroniques de gestion couramment utilisées assurent déjà la mise à jour constante des dossiers et le bonus-malus ne paraît pas devoir entraîner de difficultés bien grandes. Quant aux assurés, l'application du bonus-malus leur semblera sans doute plus facilement compréhensible et mieux acceptable que beaucoup des autres causes de modifications de primes.

2. Cette méthode serait sans doute d'autant mieux comprise des assurés que deux conditions seraient remplies :

a) Les délais de modification des primes devraient être assez courts pour que la liaison entre la survenance d'un accident (ou l'absence d'accident) et la variation de prime soit nettement sensible. Or les informations précises relatives aux sinistres ne

.../...

sont pas disponibles immédiatement et d'autre part la personnalisation ne peut jouer qu'aux dates d'échéance des primes, donc avec un nouveau retard. Pour la même raison le poids des événements ou accidents anciens devrait être atténué et disparaître au-delà d'un délai de quelques années.

b. Il faudrait que les informations concernant un assuré puissent être transmises et prises en compte par la nouvelle société si l'assuré désire changer d'assureur. Le système actuel de bonification pour bons antécédents limite la possibilité de changement de société car ce changement s'accompagne de la perte du bonus. Il s'agit actuellement d'un avantage pour les sociétés dans la mesure où ce défaut de transmission de l'information stabilise la part de leur clientèle qui a le moins d'accident, mais l'instauration du malus supprimerait en partie cet avantage car les assurés quitteraient une société où ils payent un malus pour une autre société ne connaissant pas leurs antécédents. Notons cependant que les assurés peuvent être tenus contractuellement de renseigner leur nouvel assureur sur leurs antécédents, toute fausse déclaration ou déclaration inexacte pouvant être sanctionnée dans certaines conditions, prévues par la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance.

3. L'application du bonus-malus pourrait s'accompagner d'une simplification importante du tarif général. En effet le tarif général ne servirait plus dans ces conditions que pour le calcul de la prime due la première année ou au moment d'un changement important des termes du contrat d'assurance. Par la suite, l'attribution de bonifications ou de pénalisations modulerait progressivement la prime payée en fonction du nombre d'accidents survenus, c'est-à-dire que la prime payée se rapprocherait progressivement de l'estimation du risque réel de manière plus juste que par l'application d'un tarif basé sur des classifications détaillées établies à priori.

4. Cette méthode conduirait sans doute certains usagers à ne pas déclarer leurs "petits" sinistres, c'est-à-dire ceux dont le coût leur semble faible, afin de ne pas perdre le bénéfice du bonus et de ne pas subir de pénalisation (phénomène de rétention). Il s'en suivrait ainsi une diminution des dépenses des sociétés, mais par contre le jeu de la personnalisation serait partiellement faussé, et surtout il faut noter que la faible gravité d'un accident peut n'être qu'apparente et que les dégâts causés par exemple au véhicule peuvent en réalité accroître les risques futurs.

5. Cette mesure serait sans doute une incitation à la prudence pour l'ensemble des conducteurs ; cette incitation financière directe dépendrait de l'importance du bonus et du malus pratiqués et de la connaissance de leurs conditions d'applications par les usagers. Il serait intéressant de déterminer, dans le cadre général de l'étude des conséquences d'une modulation des primes sur le comportement des conducteurs, dans quelle mesure le bonus -malus exerce un tel effet d'incitation.

En résumé la personnalisation des primes d'assurance par la méthode du "bonus-malus" en fonction du nombre d'accidents survenus apparaît d'une part comme un moyen intéressant pour mieux adapter les primes à la probabilité de risque des assurés ; si compte-tenu des insuffisances de la méthode, les bonus et malus ne sont pas trop importants (50 % de part et d'autre de la prime de base paraît actuellement un maximum) et d'autre part comme une incitation financière à la prudence si les assurés ont une bonne connaissance des conditions d'application de cette méthode et si les informations sont transmises entre les sociétés lorsque les assurés changent d'assureur.

.../..

### 3.6. Le Centre National de Documentation des Conducteurs.

Il s'agit de créer un fichier national qui centralise les renseignements relatifs aux conducteurs de véhicules terrestres à moteur et aux infractions aux règles de la circulation routière ceci pour concourir à quatre objectifs:

1. La prévention des accidents de la route (effet psychologique et modulation des primes d'assurance).
2. L'information des autorités administratives et judiciaires chargées d'appliquer les sanctions aux conducteurs fautifs.
3. La meilleure connaissance des conducteurs et de leur comportement pour les responsables de la sécurité.
4. L'amélioration de la réglementation relative au permis de conduire.

Une commission interministérielle (Justice, Intérieur, Armées, Finances, Equipement) a mené depuis plus de trois ans les études préalables à l'institution de ce fichier et un accord a été réalisé sur les textes constitutifs de ce centre national.

Tel qu'il est envisagé cet organisme centralisera d'une part tous les renseignements figurant sur les permis de conduire et d'autre part certaines infractions cotées en fonction de leur gravité. Il s'agit des infractions susceptibles d'entraîner une mesure de suspension du permis de conduire ainsi que celles dénotant une conduite dangereuse. Chaque infraction entrainera l'attribution à l'intéressé d'un nombre de points déterminé par la gravité de l'infraction ce qui permettra de classer les conducteurs. Les conducteurs auxquels il n'aurait été attribué aucun point seraient hors classement, les autres seraient classés en plusieurs groupes suivant le nombre de points attribués pendant la période de référence.

Remarques importantes :

- le classement n'a pas pour base la gravité des accidents mais celle des infractions (et des sanctions).
- il ne retient que les infractions juridiquement constatées.
- les infractions commises hors de la période de référence sont éliminées.

Parallèlement aux trois objectifs annoncés plus haut quels sont les utilisations de ce fichier et les problèmes qu'elles posent ?

1/ Instrument direct de prévention ce fichier devrait permettre d'obtenir à la fois un effet psychologique général sur l'ensemble des conducteurs et un effet particulier sur les conducteurs déjà classés qui chercheront à ne pas aggraver leur classement et qui pourront obtenir leur déclassement si aucune infraction grave n'est relevée contre eux pendant une certaine période.

2/ Ce fichier pourrait être utilisé par les assureurs pour personnaliser les primes d'assurance. Ses informations pourraient soit servir de base à l'attribution des bonus et malus, soit s'ajouter au nombre d'accidents pour mieux adapter la méthode du bonus-malus telle qu'elle a été étudiée au paragraphe 3.5. ci-dessus.

3/ Le fichier n'est pas conçu comme un casier judiciaire, mais les autorités chargées de décider des sanctions à appliquer aux conducteurs fautifs recevront notification du classement de ces conducteurs et des principales infractions précédemment commises. Leurs décisions seront ainsi mieux éclairées.

.../..

4/ Les responsables de la sécurité routière disposeront avec ce fichier national de renseignements exhaustifs sur les principales caractéristiques des conducteurs rassemblés de manière homogène, et des analyses précises pourront être entreprises sur les liaisons entre certaines de ces caractéristiques et le type des infractions commises.

Les problèmes posés par l'utilisation de ce fichier sont essentiellement de trois ordres (Nous n'aborderons pas ici les problèmes d'établissement et de gestion du fichier qui sont également importants).

Comment concilier la rapidité de transmission de l'information à partir du moment où l'infraction est commise et la prise en compte des infractions après condamnation par les tribunaux ? Il est difficile d'évaluer la liaison entre le temps de transmission des informations (mesurée par exemple par le délai entre l'instant où l'infraction est commise et celui où elle est enregistrée au fichier) et l'efficacité du fichier du point de vue de la prévention. Dans le cas d'un délai très long (plusieurs années) l'utilisation du fichier par les sociétés d'assurance perdrait également beaucoup de son intérêt.

Il est certain que le nombre d'infractions est corrélé avec le nombre d'accidents, mais d'après des études du G.T.A. le coût des accidents liés à certaines infractions ne varie pas toujours dans le même sens que la gravité de l'infraction. Si l'ivresse arrive en tête dans tous les cas, "brûler un stop", considéré comme une infraction grave a un coût corporel relativement faible.

La fréquence des infractions prises en compte dans ce fichier est très faible (beaucoup plus faible que la fréquence des sinistres) et elle ne semble pas suffisante pour justifier techniquement l'adoption d'un bonus-malus. Il n'est d'ailleurs pas envisagé de se servir uniquement du fichier pour établir une

.../..

personnalisation des primes : ces informations viendraient s'ajouter à celles dont disposeraient par ailleurs les assureurs sur les accidents. Elles ne pourraient alors conduire à une meilleure modulation des primes que si elles étaient transmises de manière systématique aux sociétés d'assurance intéressées.

En résumé il apparaît que la mise en place d'un fichier des infractions répond assez bien aux objectifs 2 et 3 définis ci-dessus ; information des autorités administratives et judiciaires et meilleure connaissance du comportement des conducteurs par les responsables de la sécurité. On peut également penser que l'existence même du fichier et du classement des conducteurs qu'il prévoit aura un effet psychologique important du point de vue de la prévention. Cependant l'utilisation de ce fichier pour la personnalisation des primes d'assurance est plus discutable d'une part pour les raisons techniques évoquées ci-dessus : nécessité d'informations systématiques et exploitables rapidement, faible fréquence des infractions et variations différentes de la gravité des infractions et des accidents, et d'autre part pour des raisons de principe : dans quelle mesure les pouvoirs publics peuvent-ils transmettre à des sociétés de vente de services des renseignements individuels d'ordre administratif et juridique à des fins d'utilisation commerciale ?

### 3. 7. Le fichier des accidents.

L'étude du bonus-malus ( § 3-5) et du fichier des infractions ( § 3-6) ont fait apparaître l'une la nécessité pour une société d'assurance de connaître les antécédents en sinistres d'un nouvel assuré, l'autre l'insuffisance du fichier des infractions pour la modulation des primes d'assurance. Les chapitres précédents ont également mis en évidence la méconnaissance actuelle du "phénomène accident" malgré les quelques études partielles déjà réalisées.

.../..

Dans ces conditions la création d'un fichier des accidents apparaît intéressante tant pour l'application d'une méthode de personnalisation des primes d'assurance que pour une meilleure connaissance des liaisons complexes entre les circonstances d'un accident et les caractéristiques de leurs conséquences.

La préparation technique de l'établissement d'un tel fichier étant trop longue et trop complexe pour avoir pu être abordée dans le cadre de ce rapport; une étude spécifique sur ce sujet serait nécessaire.

Suivant la réponse apportée à la dernière question du paragraphe précédent (§ 3 - 6) ce fichier des accidents pourrait être soit une extension du fichier des conducteurs étudié dans ce paragraphe 3-6, soit un fichier distinct mis en place avec le concours des sociétés d'assurance sous le contrôle de la Direction des Assurances.

Dans une première étape l'étude pourrait se limiter à un fichier des accidents corporels qui, bien que représentant moins de 8 % du nombre total des accidents correspondent à près de 60 % du coût des sinistres pour les sociétés d'assurance. L'objectif de cet étude serait de dégager et de préciser l'intérêt d'un tel fichier pour :

- a) une meilleure connaissance de la nature des lésions en rapport avec les caractéristiques des accidents.
- b) une meilleure connaissance des coûts par catégories d'accidentés en vue d'une estimation prévisionnelle du coût des accidents corporels par les sociétés et donc d'une meilleure gestion prévisionnelle de ces sociétés.
- c) une meilleure circulation de l'information d'une part entre les sociétés d'assurance, et d'autre part vers les responsables de la sécurité routière.

.../..

d) une modulation éventuelle du bonus-malus en fonction de la gravité et du coût des accidents afin de répondre à une des critiques formulées au § 3-5 sur le bonus-malus établi uniquement à partir du nombre des accidents survenus.

Ce fichier des accidents rassemblerait de manière homogène des informations qui ne sont actuellement disponibles qu'au niveau de chacune des deux cents sociétés pratiquant l'assurance automobile. On peut penser que l'exploitation rationnelle de ces données conduirait à une meilleure connaissance du phénomène étudié et à des décisions mieux adaptées à la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la circulation.

### 3.8. Autres incitations à la sécurité par la tarification.

Dans les paragraphes précédents nous avons envisagé les problèmes concernant l'ensemble de la tarification, c'est-à-dire les critères qui servent ou pourraient servir de base à l'établissement des divers tarifs ; Responsabilité civile, Dommages, et autres risques.

Concernant ces autres risques il semble que certaines modulations spécifiques de primes puissent également être envisagées et apparaître comme des incitations financières à une plus grande sécurité. L'exemple de la ceinture de sécurité est significatif à cet égard : certaines sociétés majorent de manière importante le capital individuel garanti pour les personnes transportées sans majoration de la prime payée dans tous les cas où le port de la ceinture au moment de l'accident est effectif. Il faudra sans doute attendre plusieurs mois avant de savoir si cette mesure récente est efficace, c'est-à-dire si les usagers sont réellement incités à porter effectivement leur ceinture de sécurité, mais il semble bien que cette mesure soit rentable car d'une part son coût de gestion est très faible et surtout des expériences ont montré que la gravité des accidents, donc leur coût, baisse fortement avec le port de la ceinture.

Plus généralement, la prime d'assurance pourrait tenir compte de certaines caractéristiques des véhicules qui améliorent la protection du conducteur et des passagers. Les études en ce domaine devraient être poursuivies - influence des techniques de construction de la caisse, de certains aménagements intérieurs, de la protection contre l'incendie ..... Cependant ces améliorations ne modifieraient guère le risque de Responsabilité Civile et par conséquent la prime d'assurance correspondante : seuls importent à l'assureur, dans la plupart des cas, les dommages causés aux occupants du véhicule adverse. Il conviendrait donc d'agir ici encore sur la prime d'assurance "personnes transportées". Son montant est trop faible pour permettre une incitation efficace.

Il n'en irait pas de même si les indemnités versées aux victimes n'étaient plus en totalité à la charge du responsable de l'accident. Des idées, assez anciennes, qui concourent à la définition d'un nouveau régime indemnitaire sont toujours en discussion, elles soulèvent des problèmes législatifs et juridiques très importants. (Voir en particulier le "Projet Tunc"). Les réformes proposées consisteraient pour le moins à limiter les indemnités dues au titre de la responsabilité civile, charge à l'usager, s'il l'estime nécessaire, de s'assurer personnellement pour un capital supérieur. Cette assurance complémentaire serait du type "assurance individuelle contre les accidents", ou du type "personnes transportées". La prime serait d'autant plus élevée que le plafond en responsabilité civile serait plus bas. Elle pourrait dans ces conditions être fortement modulée en fonction de la sécurité intérieure du véhicule utilisé. Une large information sur ces avantages tarifaires serait alors un moyen d'incitation non négligeable pour les constructeurs et pour les usagers.

IV - LES AUTRES ACTIONS DE SECURITE APPLICABLES DANS LE SECTEUR DES ASSURANCES.

Dans la situation actuelle où les tarifs de l'assurance automobile sont bloqués et où la gestion de ce risque conduit à un équilibre incertain des comptes des sociétés, celles-ci ont intérêt à voir diminuer le coût qu'elles supportent dans l'immédiat du fait des accidents de la route et à voir se développer les études qui permettront de mieux connaître le phénomène, et donc d'améliorer leur gestion prévisionnelle et d'abaisser progressivement leurs charges.

Il faut toutefois noter que cet intérêt est moins net à long terme car l'importance de la branche dans l'économie est essentiellement liée au nombre et au coût des accidents, et d'autre part les bénéfices des sociétés sont dans une large mesure fonction de l'importance de leur chiffre d'affaires, surtout en moyenne sur une longue période. Les sociétés ont cependant d'autres possibilités pour accroître leur chiffre d'affaires que d'attendre l'augmentation du nombre et de la gravité des accidents, essentiellement dans trois directions : l'accroissement de la valeur assurée pour chacun des risques couverts, la diversification des risques assurés, et surtout l'augmentation régulière du parc automobile liée à la croissance de la population et à celle du taux de motorisation.

D'autre part ces sociétés ont un rôle important dans l'économie nationale par le volume et la croissance de leurs provisions techniques c'est-à-dire de leurs possibilités de placement. Les pouvoirs publics qui exercent la tutelle de l'ensemble de la branche ne peuvent pas se désintéresser de l'activité de ces investisseurs institutionnels, et ils cherchent à orienter les placements des sociétés dans le sens de la politique nationale de développement. Dans la mesure où l'amélioration des conditions de

circulation sur les voies publiques est un objectif national qui intéresse directement l'activité des sociétés d'assurance, des mesures d'incitation pourraient conduire ces sociétés à investir davantage dans ce secteur. (Elles participent déjà au financement des autoroutes.)

#### 4.1. Information et Publicité.

Du point de vue de la recherche d'une efficacité immédiate les sociétés pourraient accroître leur participation à l'effort d'information du public. Les paragraphes précédents ont déjà mis en évidence l'effet préventif d'une bonne information des usagers sur la tarification. Certains thèmes publicitaires pourraient être mis au point en collaboration avec les organismes spécialisés dans la sécurité et diffusés par les canaux propres aux sociétés d'assurance, en particulier à l'occasion des correspondances échangées avec les assurés.

#### 4.2. - Contrôle technique des véhicules.

Le contrôle technique des véhicules est actuellement assuré soit par la Prévention Routière avec l'aide du Ministère de l'Intérieur, soit par les clubs automobiles sous le contrôle de la Prévention Routière. Il existe environ 140 centres vérifiant près de 600 000 véhicules par an. Le financement près de 350 M.F. par an est assuré par les sociétés d'assurance. Cette action est étudiée dans le titre 12 du rapport : véhicule et sécurité routière.

Une action très partielle pourrait concerner directement les assureurs : le retrait de la carte grise lorsque le véhicule n'est pas récupérable et que l'assureur le rembourse à sa valeur vénale. Cette mesure permettrait de mettre définitivement hors circuit une partie des véhicules gravement endommagés et éviterait leur revente après un bricolage sommaire.

#### 4.3. Etudes et recherches

Du point de vue d'une meilleure connaissance du phénomène les chapitres précédents ont également montré que les sociétés et le Groupement Technique Accidents réalisent déjà des enquêtes et des études ayant pour objet une meilleure connaissance des risques et l'amélioration de la tarification. La plupart des sociétés participent également au financement d'études et de recherches réalisées par des organismes spécialisés. Une meilleure coordination de ces efforts devrait être engagée dans le cadre du développement d'une politique cohérente d'études et de recherches concernant la sécurité routière (voir titre V Etudes et Recherches). Les différentes formes de financement par les sociétés devrait être explorées dans ce cadre : réalisation d'études par les sociétés, contrats d'études, prêts, subventions, prise de participation dans le capital d'organismes spécialisés.!!!

- C O N C L U S I O N -

Le secteur de l'assurance automobile est essentiel dans une étude sur la sécurité routière par l'importance des informations que l'on peut y recueillir. Les principales propositions de ce rapport ont trait au rassemblement et à l'exploitation de ces informations. Il serait souhaitable de renforcer l'appareil statistique et de traitement de l'information de la Direction des Assurances, qui pourrait alors organiser la centralisation et l'exploitation de ces informations : mise en place en collaboration avec les autres départements ministériels intéressés du Centre National de Documentation des Conducteurs, étude en collaboration avec les sociétés d'assurance d'un fichier des accidents corporels. Cette opération s'intégrerait dans un projet de mise en place d'un système général d'information sur les accidents de la route réunissant tous les renseignements recueillis par les différents organismes concernés. (police, gendarmerie, compagnies d'assurance, hôpitaux.....)

Dans une moindre mesure la tarification des risques est une forme d'incitation financière à la sécurité pour les usagers de la route et pour les constructeurs de véhicules, à condition que l'"indicateur" de gravité des risques que constitue le tarif soit bien connu des divers groupes intéressés. Il est donc proposé d'entreprendre des études et des enquêtes pour connaître d'une part l'impact des différentes méthodes d'information des usagers et d'autre part l'effet des modifications tarifaires sur le comportement des conducteurs. Ces études permettront de mieux définir le poids que doit avoir l'objectif de sécurité routière dans une tarification optimale de l'assurance automobile.