



La non-assurance automobile : bilan et propositions

Présentation du rapport de François Werner

Conférence de presse du 5 octobre 2011

Contact presse
Fabienne Chevalereau
01 43 98 87 95 / 06 72 96 53 66
fabienne.chevalereau@fga.fr



www.fondsdegarantie.fr

En dépit de l'obligation légale introduite en France en 1951, de nombreux conducteurs conduisent un véhicule non assuré.

Lorsque ces automobilistes sont les auteurs d'un accident, les conséquences économiques et sociales sont lourdes :

- d'abord, parce que le coût de l'indemnisation des victimes pèse sur la communauté des assurés qui participe au financement du FGAO, l'Etat n'apportant aucune subvention,
- ensuite, parce que ces mêmes auteurs devront rembourser le montant des indemnités versées par le Fonds aux victimes, situation parfois très difficile, tant sur le plan social que personnel.

La non-assurance constitue donc un enjeu de société majeur qu'il convient d'analyser pour le combattre efficacement.

77,7 millions d'euros
= coût pour les assurés en 2010

22 171
dossiers en 2010

16 millions d'euros
récupérés auprès des auteurs

Un phénomène difficile à évaluer et aux contours multiformes

S'il apparaîtrait impossible de déterminer un chiffre précis de conducteurs non assurés - il s'agit en effet d'un phénomène par nature souterrain - on constate que pour autant ce phénomène n'est pas marginal

Les statistiques 2009 de la Sécurité routière font apparaître que sur le nombre total des auteurs d'accidents corporels et mortels, 2,8% n'étaient pas assurés. Ce chiffre, qui constitue une base d'analyse intéressante, doit être certes corrigé à la fois à la baisse (le taux de véhicules sans assurance dénombrés parmi les victimes lors de ces mêmes accidents s'établit à 1%) et à la hausse, les situations de non-assurance d'un véhicule n'étant pas toujours établies au moment de l'établissement du rapport de police.

On peut donc légitimement avancer que la proportion de véhicules non assurés s'établit entre 1% et 2%, ce qui représente un nombre de véhicules situé dans une fourchette entre 370 000 et 740 000.

L'évolution, depuis plusieurs années, du nombre de véhicules non assurés connaît une tendance certaine à la hausse : d'une part, sur les accidents mortels, la Sécurité routière a relevé, entre 1999 et 2009, s'agissant des auteurs responsables, une progression de 50% des cas de non-assurance ; d'autre part, entre 2002 et 2009, le nombre de victimes indemnisées (matériel et corporel) par le FGAO dans le cadre d'accidents causés par des automobilistes non assurés est resté pratiquement identique (environ 20 000 par an) alors que, dans le même temps, les accidents baissaient de façon très significative.

1 à 2% de
véhicules non assurés en France soit
entre 370 000 et 740 000 véhi-
cules concernés

- 20% d'accidents
corporels de la circulation de 2005 à
2010

+ 20% de dos-
siers de non-assurance ou de
non-garantie au FGAO de 2005 à 2010

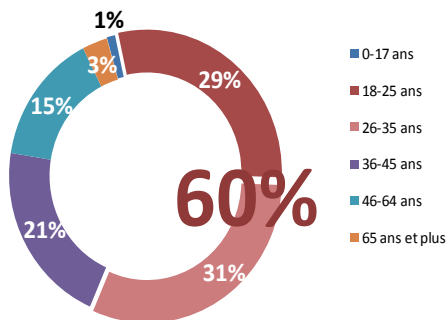
Parmi les non-assurés les profils sont multiformes

1 - une surreprésentation, clairement identifiée par les statistiques de la Sécurité routière :

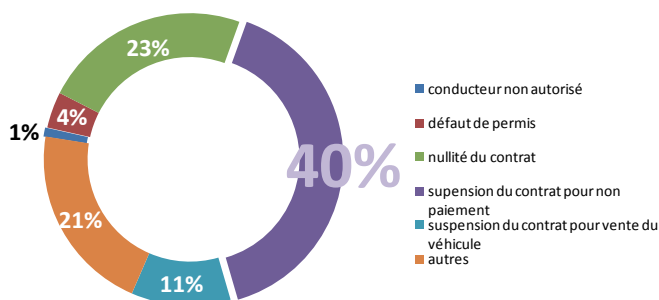
- des jeunes (4,2% des conducteurs de moins de 25 ans sans assurance au moment de l'accident, le double par rapport à la population 25-44 ans et le quadruple par rapport aux plus de 44 ans) qui ajoutent à cela le défaut de permis.
- des deux-roues motorisés (5,1% des cyclomoteurs non assurés et 3,1% des motos)

2 - une analyse portant sur 100 dossiers d'accidents corporels du Fonds de Garantie fait apparaître 2 catégories d'auteurs non assurés :

- les conducteurs qui, auteurs par ailleurs d'autres infractions graves et récurrentes (défaut de permis, conduite en état d'ivresse par exemple), ne devraient tout simplement, du moins dans un premier temps, plus conduire : les asociaux et les dangereux. Pour cette population, la répression est nécessaire.
- les conducteurs qui, dans des situations diverses, sciemment ou non, ont négligé l'assurance automobile : ceux dont l'assurance a été résiliée pour non-paiement des primes, ceux qui ont oublié de porter des informations à la connaissance de leur assureur en cas de survenance d'une circonstance nouvelle, ou encore ceux congédiés par leur assurance pour sinistralité trop élevée. Ces publics seront davantage réceptifs à la sensibilisation et l'information qu'à la coercition.



60% des non-assurés et non-garantis ont entre 18 et 35 ans



40% des cas de non-garantie sont dus au non-paiement de la prime d'assurance

Un dispositif de lutte incomplet

Une sensibilisation quasi inexistante

Bien rares sont les conducteurs qui ont conscience des risques qu'ils encourent en roulant sans assurance. En cause : évoquée dans les documents pédagogiques de base (l'attestation scolaire de sécurité), l'obligation d'assurance est en revanche absente de la formation ultérieure. Qu'il s'agisse du permis de conduire, des démarches liées à l'acquisition et à l'immatriculation d'un véhicule, des campagnes d'information sur la sécurité routière menées par les pouvoirs publics, jamais ce thème n'est abordé, hormis quelques initiatives ponctuelles et partielles.

Un accès à l'assurance parfois difficile, même si des réponses adaptées commencent d'être apportées

L'offre d'assurance automobile en France qui se développe dans un univers très concurrentiel s'est considérablement diversifiée. Pour autant, les tarifs restent difficilement accessibles à certains publics.

Certes, les entreprises d'assurance se sont, pour beaucoup d'entre elles, dotées de dispositifs adaptés à ces publics, qui permettent d'éviter que les contrats souscrits par des derniers s'achèvent par une résiliation. Un réel effort de prévention a été mené, qui permet donc de limiter le flux de la non-assurance.

La situation est sensiblement préoccupante pour l'accès à l'assurance de nouveaux risques, qui concerne essentiellement les jeunes conducteurs : accès compliqué à l'information assurantielle et tarifs souvent prohibitifs compte tenu des surprimes.

Une répression dispersée et basée sur des informations non fiables

En l'état actuel, à aucune des étapes qui le mènent à prendre son véhicule (depuis le permis jusqu'à la conduite, en passant par l'acquisition et l'immatriculation du véhicule), l'automobiliste n'est informé de l'obligation de souscrire une assurance. Il ne reste donc que la répression pour lutter contre le phénomène de la non-assurance. Cette répression s'exerce :

- d'une part à travers les contrôles de stationnement, qui ne permettent pas de le mesurer justement (cas des oublis d'apposition de vignettes),
- d'autre part lors des contrôles routiers ou d'accidents, essentiellement des contrôles papier qui ne préjugent pas de la réalité de l'assurance (cartes vertes falsifiées ou cartes vertes valables, mais contrats suspendus ou résiliés).

Des propositions complémentaires pour une meilleure protection des automobilistes

Lutter contre les facteurs de négligence

1 - Revoir et le renforcer des actions de sensibilisation

revoir la teneur du message autour d'un axe double :

- développer un message pédagogique et concret expliquant le sens de l'obligation d'assurance
- mettre en évidence, en premier lieu, les conséquences, parfois dramatiques, pour l'auteur non assuré responsable (prise en charge des soins personnels, remboursement intégral de l'indemnisation des victimes)

délivrer ce message:

- lors de campagnes conjointes FG/Délégation à la Sécurité routière
- à chaque étape de la chaîne de l'éducation
- à l'occasion des démarches entreprises pour immatriculer un véhicule
- autour d'actions ponctuelles menées avec l'ensemble des partenaires concernés (assureurs, auto-écoles, familles, etc.)

2 - Tout faire pour encourager l'assurance des jeunes

- prévoir une information détaillée sur les éléments qui faciliteront l'accès à l'assurance pour un jeune conducteur (ex : petite cylindrée, atouts personnels du jeune, assurance au tiers, etc.)
- valoriser les offres commerciales intéressantes de certaines entreprises d'assurance en faveur de ces publics et inciter les entreprises à poursuivre ces efforts.

Détecter en amont ceux qui ne doivent pas conduire et les empêcher de prendre la route

en décelant tous ceux qui n'ont pas le droit de prendre le volant : les mineurs, les multirécidivistes, ceux qui n'ont plus de permis en raison de nombreuses infractions lourdes, ceux qui ne l'ont jamais eu...

par la constitution d'un répertoire central des fichiers assurés confié au Fonds de Garantie

Bien que munis de dispositifs très différents en matière d'immatriculation, cet outil a été adopté par l'ensemble des pays voisins, et son efficacité, en termes de mesure du phénomène de la non-assurance, validée à l'échelon européen.

Ce répertoire :

- serait un **outil précieux de prévention des drames routiers** : la détection des véhicules non assurés en amont des contrôles ou accidents permettrait par là même **d'identifier certains chauffards et de les mettre hors d'état de nuire**,
- garantirait la fiabilité des données de l'information relative à l'assurance des véhicules, et faciliterait la prise de certaines mesures (confiscation du véhicule, poursuites pénales)
- permettrait une information rapide des organismes d'indemnisation étrangers en cas de sinistre international
- **ne comporterait aucune donnée personnelle** sur le titulaire du véhicule
- ne serait évidemment **pas commercialisable**

Il serait alimenté par :

- la transmission, via le fichier des immatriculations, de toute nouvelle immatriculation (a minima le numéro d'immatriculation et le numéro de série du véhicule)
- en regard de chaque immatriculation, la déclaration d'assurance effectuée par l'assureur, et éventuellement les courtiers (nom de la compagnie, échéance, résiliation)

la réalisation et la responsabilité de ce répertoire pourraient être confiées au Fonds de Garantie, premier concerné par la baisse de la non-assurance :

- une baisse de 50% du nombre de véhicules non assurés pourrait à terme procurer au Fonds une économie de 40 millions d'euros,
- **garant de l'intérêt général et de l'incessibilité des données collectées à des tiers**, notamment pour éviter les démarches commerciales.