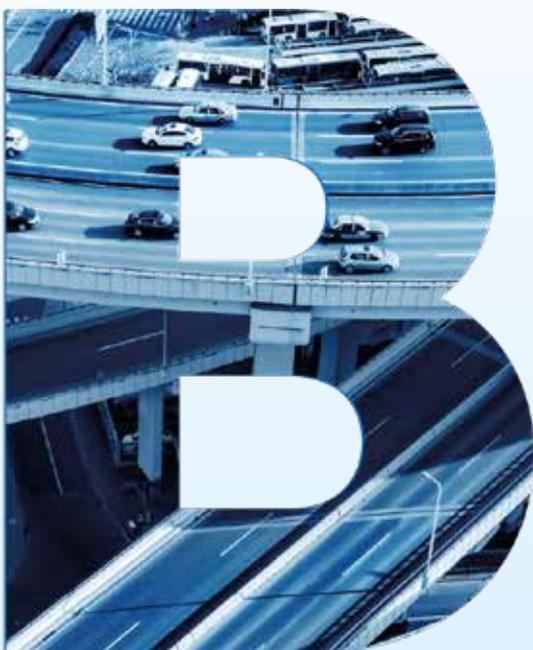




LE



MÈTRE

DE LA NON ASSURANCE ROUTIÈRE
BAROMÈTRE 2025

LE FONDS DE GARANTIE DES VICTIMES, QUI SOMMES-NOUS ?

Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) indemnise, depuis 1951, les personnes victimes d'accidents de la circulation causés par des conducteurs en défaut d'assurance ou ayant pris la fuite. Avec le Fonds de Garantie des Victimes des actes de Terrorisme et d'autres Infractions (FGTI), le FGAO forme le Fonds de Garantie des Victimes.

Le FGAO intervient également en faveur des victimes d'accidents de la circulation provoqués par d'autres personnes circulant sur le sol (cycliste, piéton, skieur...) et

indemnise les dommages corporels des victimes d'accidents de la circulation provoqués par des animaux sauvages ou des animaux dont le propriétaire n'est pas assuré.

Ainsi, lorsqu'un accident de la circulation survient, le FGAO pallie l'absence d'assurance de l'auteur de l'accident en prenant en charge l'ensemble des dommages corporels et matériels des victimes.

Après avoir indemnisé les victimes, le Fonds poursuit sa mission en exerçant le recours en remboursement des sommes versées auprès des auteurs

des faits. 12,1 M€ ont ainsi été recouvrés en 2024. À ce jour, 15400 auteurs non assurés sont débiteurs auprès du FGAO. Si les montants recouvrés contribuent au financement de l'indemnisation des victimes, le Fonds est majoritairement financé par la collectivité via une taxe prélevée sur chaque contrat d'assurance automobile.

En 2024, le FGAO a pris en charge près de 8000 victimes blessées au titre de la circulation automobile et a versé près de 123 M€ d'indemnités au cours de ce même exercice.

« Indemniser les victimes de conducteurs non-assurés ou inconnus et les accompagner dans leurs parcours de reconstruction, c'est la raison d'être du FGAO. Parallèlement, il est mobilisé pour lutter contre la non-assurance routière, fléau humain et social »,

Julien Rencki, directeur général du Fonds de Garantie des Victimes



SOMMAIRE

ROULER N'EST
PAS JOUER

page 4

LE PROFIL DES
VICTIMES BLESSÉES
OU DECÉDÉES

page 5

LES VÉHICULES
IMPLIQUÉS DANS
L'ACCIDENT

page 8

LE PROFIL DES
CONDUCTEURS SANS
ASSURANCE

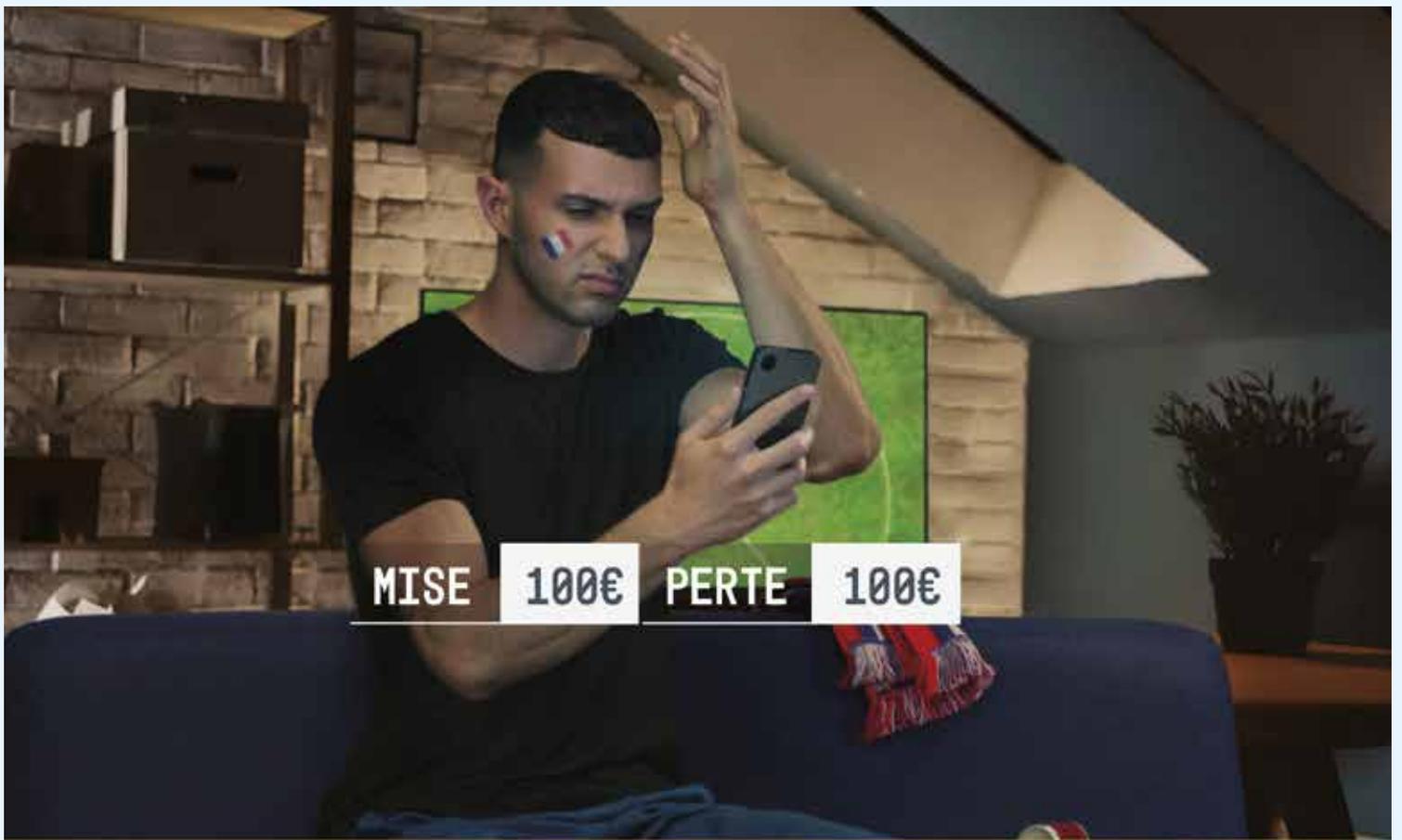
page 12

RAPPEL À LA LOI

page 16

FOCUS : LES TROTINETTES

page 17



MISE 100€ PERTE 100€



MISE 0€ PERTE 100 000€

ROULER SANS ASSURANCE EST LE PIRE DES PARIS

L'assurance auto est obligatoire. Elle évite d'avoir à rembourser les indemnités versées aux victimes d'accident de la circulation par le Fonds de Garantie des Victimes. Plus d'infos sur [Misesurlassurance.fr](https://www.misesurlassurance.fr)



FONDS DE
GARANTIE
DES VICTIMES

ROULER N'EST PAS JOUER

Le principe de protection mutuelle des automobilistes sur la route est inscrit dans la loi depuis 1958. L'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile permet, en effet, d'indemniser les victimes et d'éviter des drames financiers pour les conducteurs en faute tout en préservant les ressources de la collectivité.

Pourtant, le non-respect de cette obligation demeure à un niveau préoccupant. Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO), est mobilisé pour indemniser les personnes victimes d'un accident de la circulation causé par un conducteur non-assuré ou ayant pris la fuite. Il mène également des actions de prévention.

Pour évaluer, chaque année, ce phénomène, le Fonds a mis en place un baromètre de la non-assurance routière. Il dresse un état des lieux chiffré, assorti de données sociologiques concernant les conducteurs non-assurés et leurs victimes.

L'édition 2025, basée sur les chiffres de 2024, révèle une hausse de +3,3% du nombre de personnes prises en charge par le FGAO par rapport à 2023 et une augmentation de 5% du nombre de victimes décédées.

L'analyse de ce résultat résulte de trois facteurs :

- L'augmentation du nombre de victimes blessées par des conducteurs non-identifiés dans le cadre d'un délit de fuite, en hausse de 8,8 % par rapport à 2023.

- Le contexte économique (et notamment le haut niveau d'inflation des années 2022-2023) qui incite certaines personnes à faire l'impasse sur l'assurance.

- La persistance de comportements de délinquance routière dont le non-respect de l'obligation d'assurance est une facette.

En 2024, on assiste par ailleurs à la poursuite de la hausse des procès-verbaux dressés par les forces de l'ordre pour défaut d'assurance (243 000) dans un contexte d'exploitation renforcée du fichier des véhicules assurés (FVA).

La conduite sans assurance est un fléau pour la collectivité qui en assume l'essentiel du coût via la contribution prélevée sur l'ensemble des assurés, qui alimente le FGAO. En 2024, le Fonds a versé 123 M€ aux victimes blessées et proches de victimes décédées. Les conducteurs responsables s'endettent ainsi auprès du FGAO pour de longues années, voire à vie.

Face à cet enjeu, le Fonds communique et diffuse [une campagne de sensibilisation à destination des jeunes](#), qui représentent la moitié des non-assurés, sur les réseaux sociaux, au cinéma, dans les stations-services, les missions locales et les auto-écoles avec pour slogan : « rouler sans assurance est le pire des paris ». Le public est invité à approfondir ses connaissances assurantielles sur le site www.misesurlassurance.fr



DÉMATÉRIALISÉE, OUI, MAIS TOUJOURS OBLIGATOIRE !

L'attestation d'assurance et le certificat d'assurance ne sont plus obligatoires pour les véhicules immatriculés depuis le 1^{er} avril 2024. Mais pour faire circuler un véhicule, celui-ci doit toujours, obligatoirement être couvert par une assurance de responsabilité civile. Le contrôle par les forces de l'ordre s'effectue via la lecture de la plaque d'immatriculation et la consultation du fichier des véhicules assurés (FVA).

Enfin, le FGAO observe une forte augmentation du nombre de trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) non-assurés à l'origine d'accidents de la circulation, parfois très graves. Après la voiture, ils sont aujourd'hui la catégorie de véhicules la plus impliquée, devant les deux-roues, dans des accidents pour lesquels le Fonds intervient au profit des victimes. Cette édition du baromètre est donc enrichie d'un focus sur l'assurance des EDPM.

L'ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ CIVILE AUTO, C'EST QUOI ?

La loi rend obligatoire l'assurance de responsabilité civile automobile, également appelée « assurance au tiers » (article L211-1 du code des assurances). Elle permet au conducteur d'être couvert en cas de dommages matériels et corporels causés aux autres (les tiers) par son véhicule.

LE PROFIL DES VICTIMES BLESSÉES OU DÉCÉDÉES

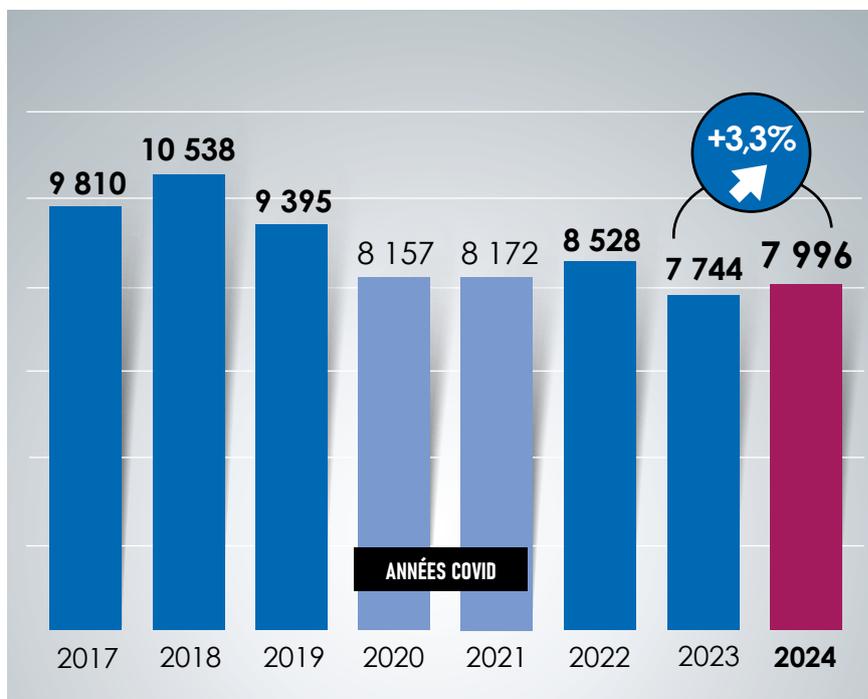
Entre 2023 et 2024, le nombre de victimes de dommages corporels prises en charge a augmenté de 3,3%. Cette augmentation résulte principalement de la hausse de 8,8% du nombre de conducteurs non identifiés, ayant pris la fuite (soit 2151 victimes).

Le nombre de victimes de conducteurs en défaut d'assurance augmente, dans le même temps, de 1,8 %.

Le Fonds a également indemnisé les proches de 168 personnes décédées, en hausse de 5%.

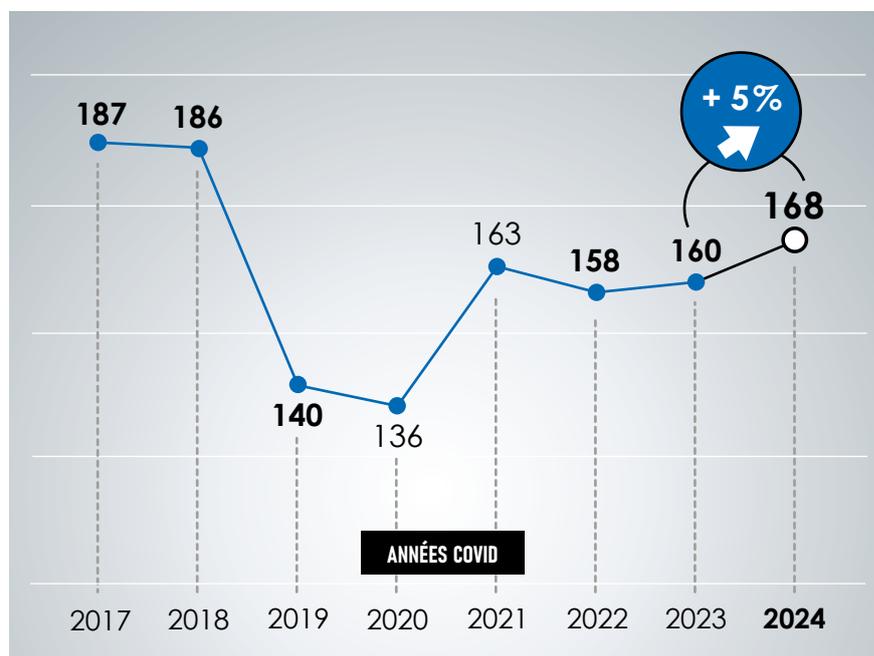
Cette augmentation démontre le niveau persistant de gravité constaté dans ce type d'accident.

PRÈS DE 8 000 VICTIMES PRISES EN CHARGE PAR LE FGAO (Données FGAO 2024)



DONT 168 VICTIMES DÉCÉDÉES

Lorsqu'une victime décède dans le cadre d'un accident de la circulation, le FGAO indemnise ses proches.



Répartition
des victimes
blessées de la
non-assurance
routière en 2024

(Données FGAO 2024)



56%

Hommes



44%

Femmes

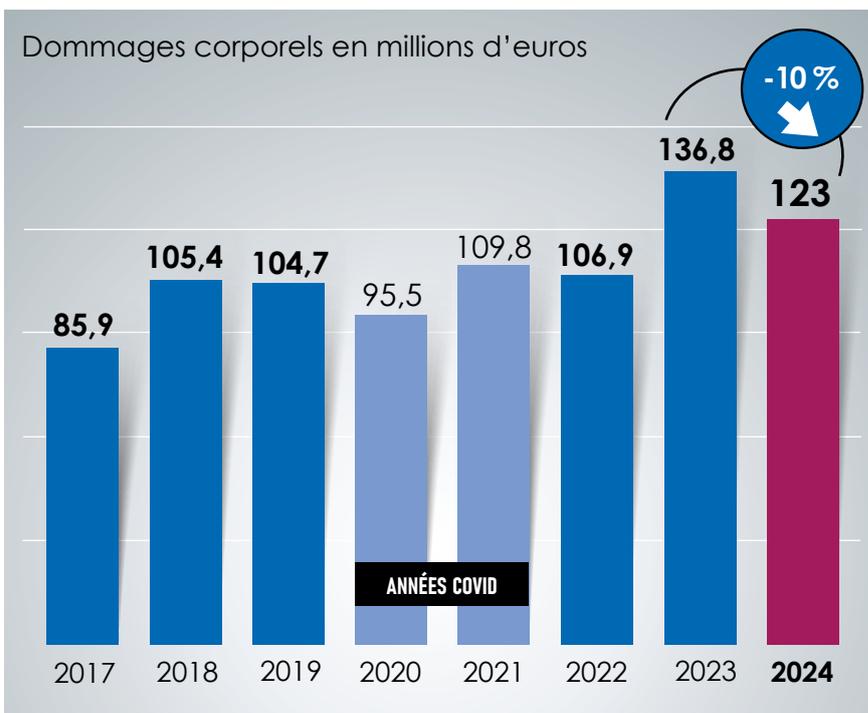


Les indemnités versées aux victimes de conducteurs non-assurés ont représenté 123 millions d'euros en 2024. Si ce montant est en baisse de 10% par rapport à l'année précédente, il reste à un niveau historiquement élevé.

Cette hausse tendancielle du coût indemnitaire s'explique par l'augmentation des frais médicaux à charge, la hausse des tarifs de l'aide humaine lorsque la victime a besoin d'être assistée par une tierce personne et l'évolution de la jurisprudence.

Elle traduit aussi le niveau persistant de gravité constaté dans ce type d'accident, puisque deux victimes blessées sur cinq prises en charge par le Fonds conservent des séquelles à vie.

PRÈS DE 123 MILLIONS D'EUROS D'INDEMNITÉS VERSÉES AUX VICTIMES BLESSÉES (Données FGAO 2024)



LES VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS L'ACCIDENT

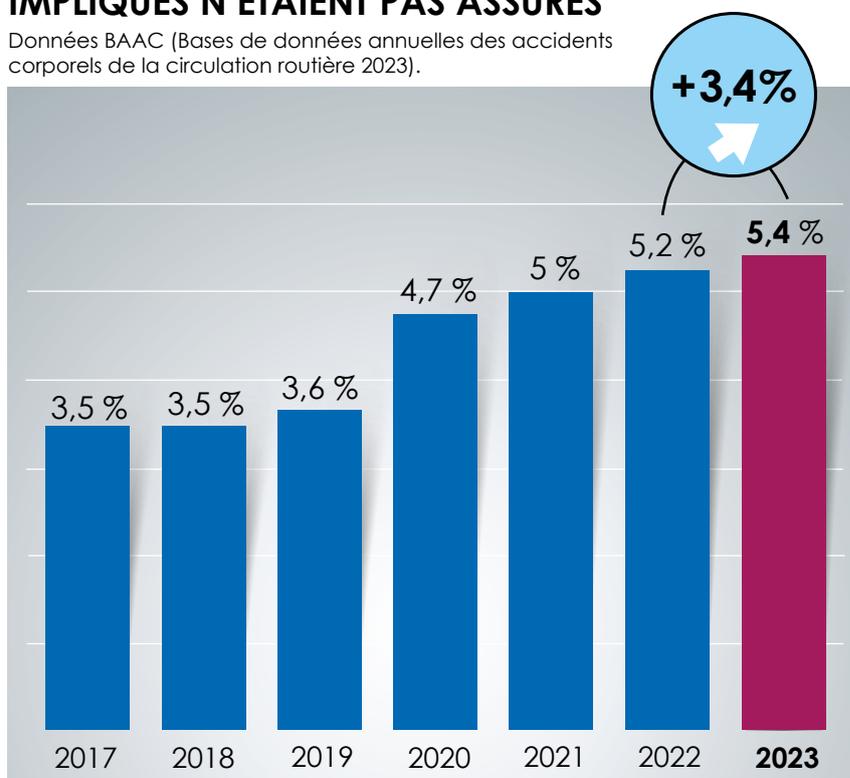
Sur 80 091 véhicules impliqués dans un accident corporel ayant fait l'objet d'un procès-verbal par les forces de l'ordre en 2023, 4 333 véhicules n'avaient pas d'assurance.

Ce chiffre progresse de 3,4% entre 2023 et 2024 et de plus de 50% depuis 2017.

Cette évolution s'inscrit dans le contexte du renforcement des contrôles grâce au FVA.

ACCIDENTS CORPORELS : 5,4 % DES VÉHICULES IMPLIQUÉS N'ÉTAIENT PAS ASSURÉS

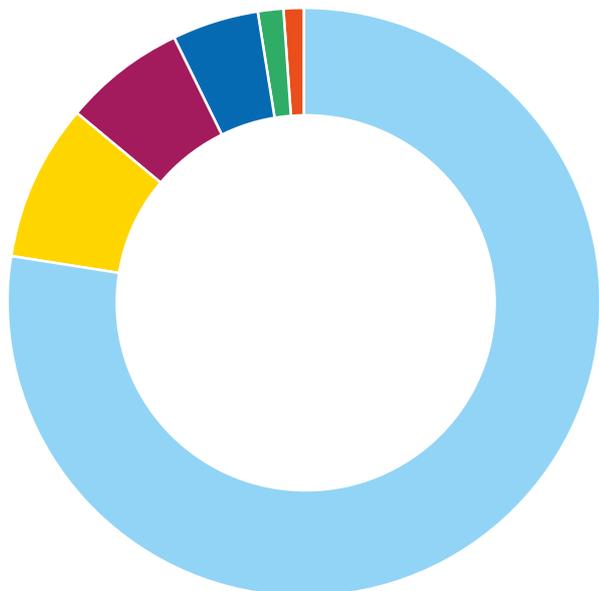
Données BAAC (Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière 2023).



En cas d'accidents corporels de la circulation routière, un procès verbal est dressé par les forces de l'ordre. Les données extraites de ces rapports viennent compléter celles du FGAO. Les dernières analyses transmises par la Délégation à la Sécurité Routière concernent l'année 2023.

TYPES DE VÉHICULES IMPLIQUÉS

(Données FGAO 2024)



Véhicules légers : 77,8 %



Engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique...) : **8,6 %**

+23%



depuis 2023



Deux roues : 6,6 %



Utilitaires : 4,7 %



Autres* : 1,5 %

* quads, véhicules de chantier, ...



Poids lourds : 0,8 %

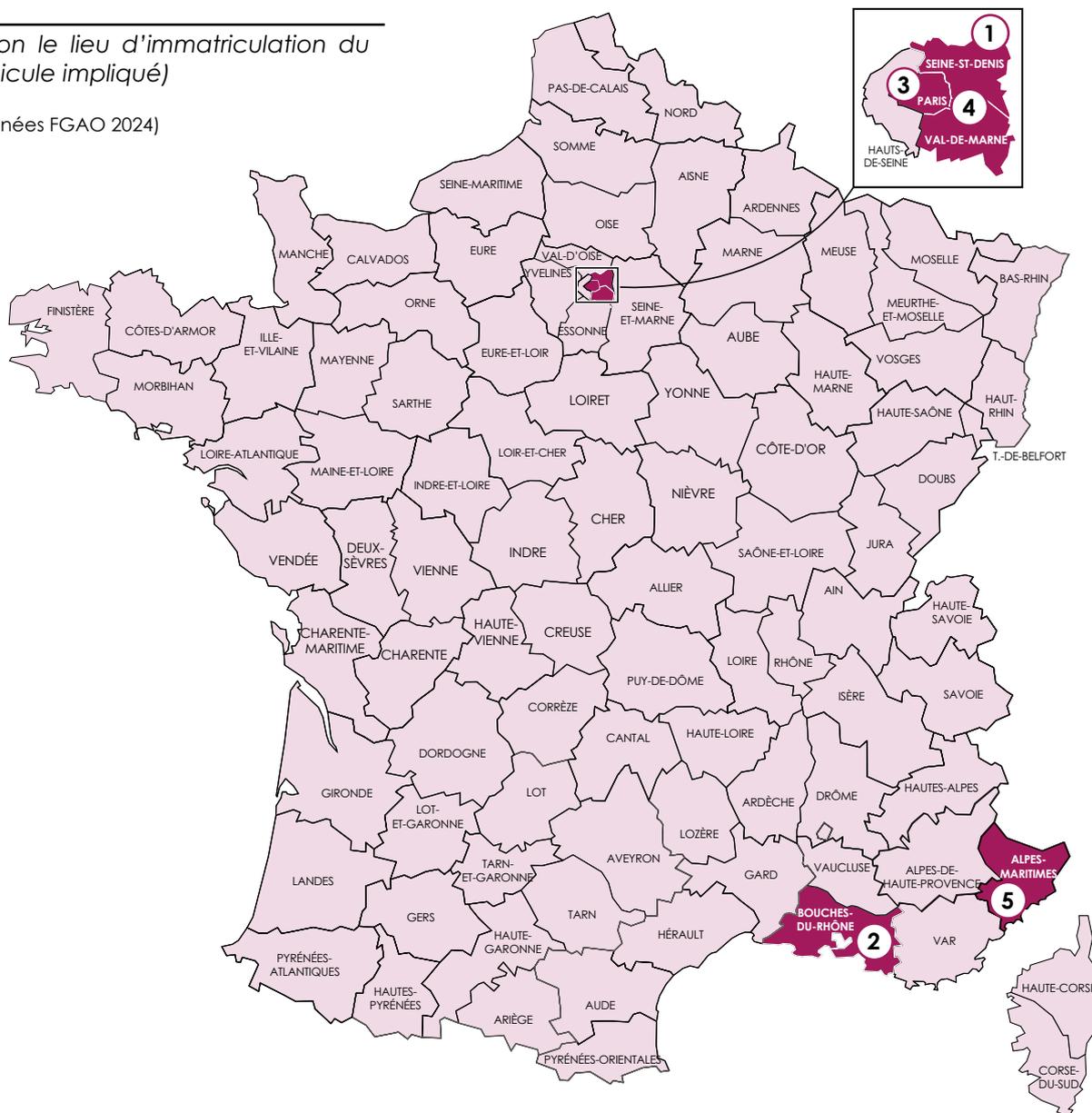


L'assurance automobile est obligatoire pour tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion destiné à circuler sur le sol dont les engins de déplacement personnel motorisés tels que les trottinettes électriques, hoverboards, gyroroues, gyropodes ..., les tondeuses autoportées ou encore les quads. Les conducteurs de ces véhicules non-immatriculés doivent présenter une attestation d'assurance en cas de contrôle.

LES CINQ DÉPARTEMENTS LES PLUS ACCIDENTOGÈNES EN MATIÈRE DE NON-ASSURANCE

(selon le lieu d'immatriculation du véhicule impliqué)

(Données FGAO 2024)



Le Fonds de Garantie des Victimes compare, pour chaque département, la sinistralité liée au défaut d'assurance pour 10 000 véhicules.

En moyenne 1,1 accident est ainsi causé par des non assurés pour 10 000 véhicules en France.

Ratio du nombre d'accidents par rapport au parc de véhicules immatriculés dans le département.

1	Seine-St-Denis	6	4	Val-de-Marne	2,7
2	Bouches-du-Rhône	3,5	5	Alpes Maritimes	2,5
3	Paris	3,1			

Moyenne nationale : 1,1



FONDS DE
GARANTIE
DES VICTIMES



NON - ASSURANCE

Avoir un
équipement est
indispensable,

**AVOIR UNE ASSURANCE
L'EST TOUT AUTANT.**

EN ROULANT SANS ASSURANCE,
ON PEUT RUINER SON EXISTENCE

Tout véhicule doit être assuré afin d'indemniser les tiers en cas d'accident pour couvrir les dommages corporels et matériels. Outre la sanction pénale (jusqu'à 3 750 euros d'amende) le conducteur en défaut d'assurance devra, en cas d'accident, rembourser au Fonds de Garantie des Victimes la totalité des sommes engagées par celui-ci pour l'indemnisation des victimes de l'accident avec une majoration de 10 % des indemnités. Suivant la gravité de l'accident, ces sommes peuvent atteindre plusieurs millions d'euros.

LE PROFIL DES CONDUCTEURS SANS ASSURANCE

NOMBRE DE VICTIMES BLESSÉES PAR TYPOLOGIE D'AUTEURS



LE FGAO PREND EN CHARGE LES VICTIMES DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE TERRESTRE À MOTEUR :

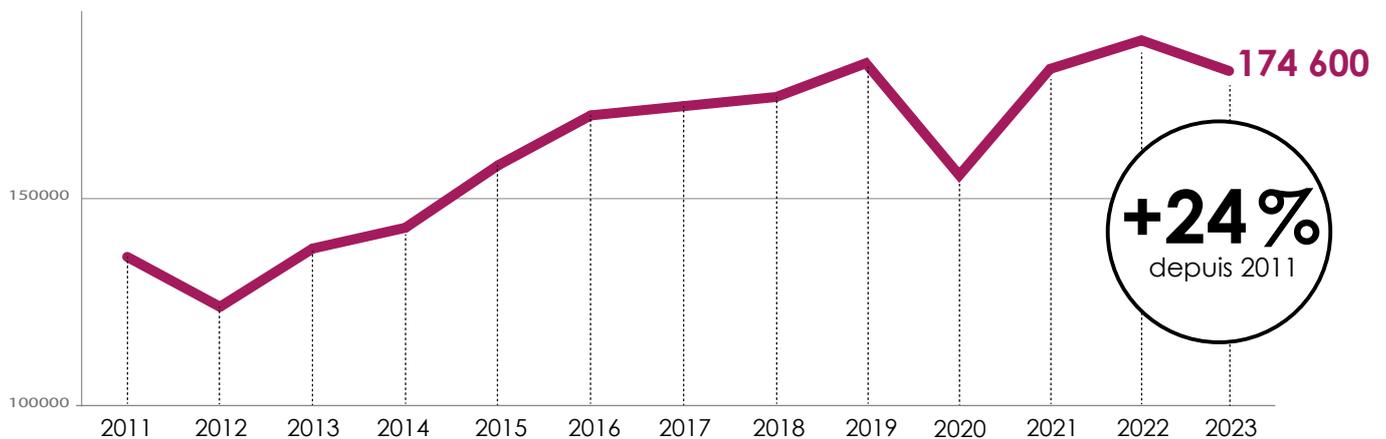
- NON ASSURÉS** : conducteurs en défaut d'assurance.
- NON IDENTIFIÉS** : conducteurs ayant commis un délit de fuite (dont une part significative est sans doute sans assurance et sans permis).

(Données FGAO 2024)

DÉLITS DE FUITE APRÈS ACCIDENT

Données ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 2023).

A l'instar du FGAO qui a indemnisé 2151 victimes blessées par des conducteurs ayant commis un délit de fuite, la sécurité routière fait état d'une augmentation continue du phénomène.



LE DÉLIT DE FUITE EST SÉVÈREMENT PUNI

Un conducteur qui, impliqué dans un accident, décide de ne pas s'arrêter et de poursuivre sa route en vue d'échapper à sa responsabilité civile ou pénale commet un délit de fuite. Il risque une amende de 75 000 €, 3 ans de prison et une perte de 6 points sur le permis de conduire.



80%
Hommes



20%
Femmes

(Données FGAO 2024)



94%
personnes
physiques

VÉHICULE DE
PARTICULIER



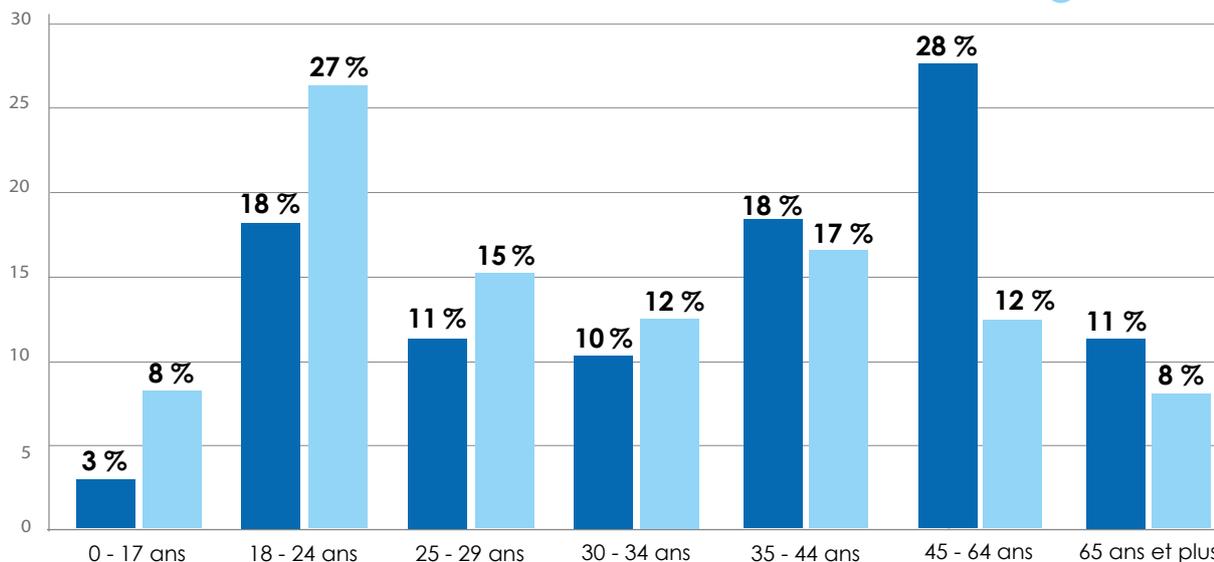
6%
personnes
morales

VÉHICULE DE
SOCIÉTÉ

RÉPARTITION PAR TRANCHE D'ÂGE DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL

On constate une corrélation directe entre l'âge du conducteur impliqué dans un accident et la conduite sans assurance : La moitié des conducteurs non-assurés ont moins de 30 ans contre un tiers des conducteurs assurés.

● ASSURÉS
● NON ASSURÉS



Données ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 2023).

LES JEUNES SONT SURREPRÉSENTÉS PARMIS LES AUTEURS D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

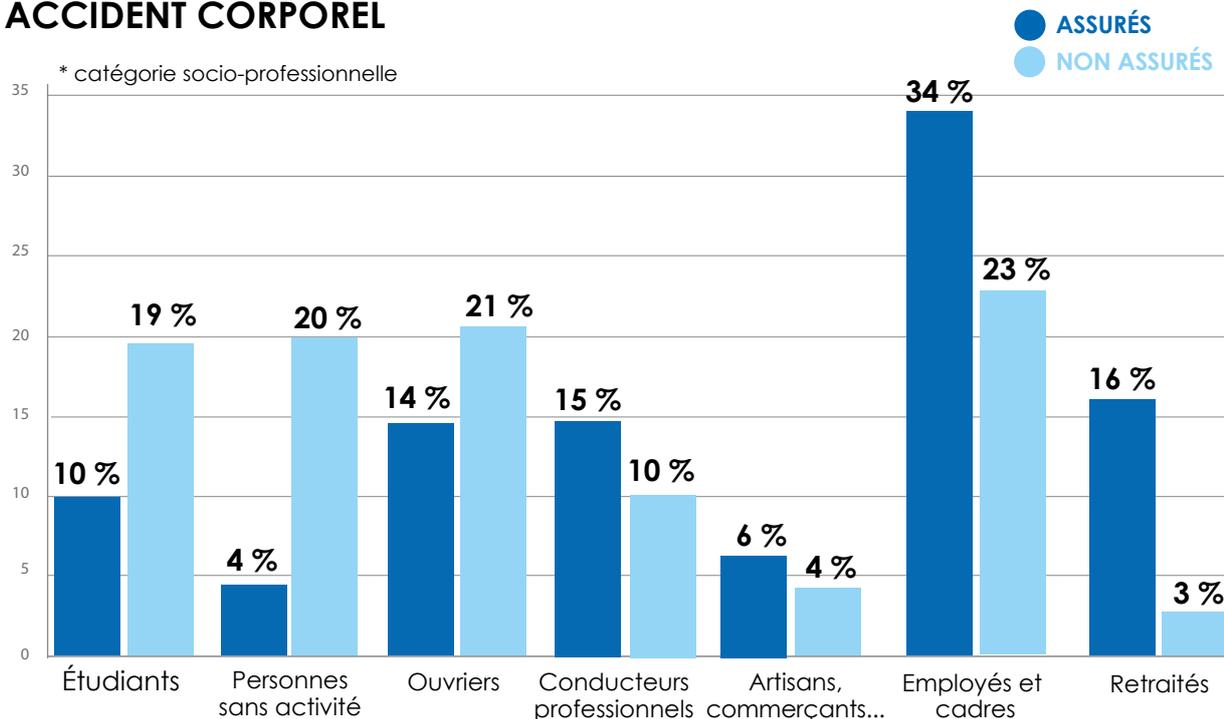
Données BAAC (Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière 2023).



des conducteurs responsables d'accidents mortels et corporels survenus en 2023 avaient moins de 34 ans

La problématique de la non-assurance des jeunes conducteurs de moins de 30 ans est d'autant plus préoccupante qu'ils causent proportionnellement plus d'accidents.

RÉPARTITION PAR CSP* DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL

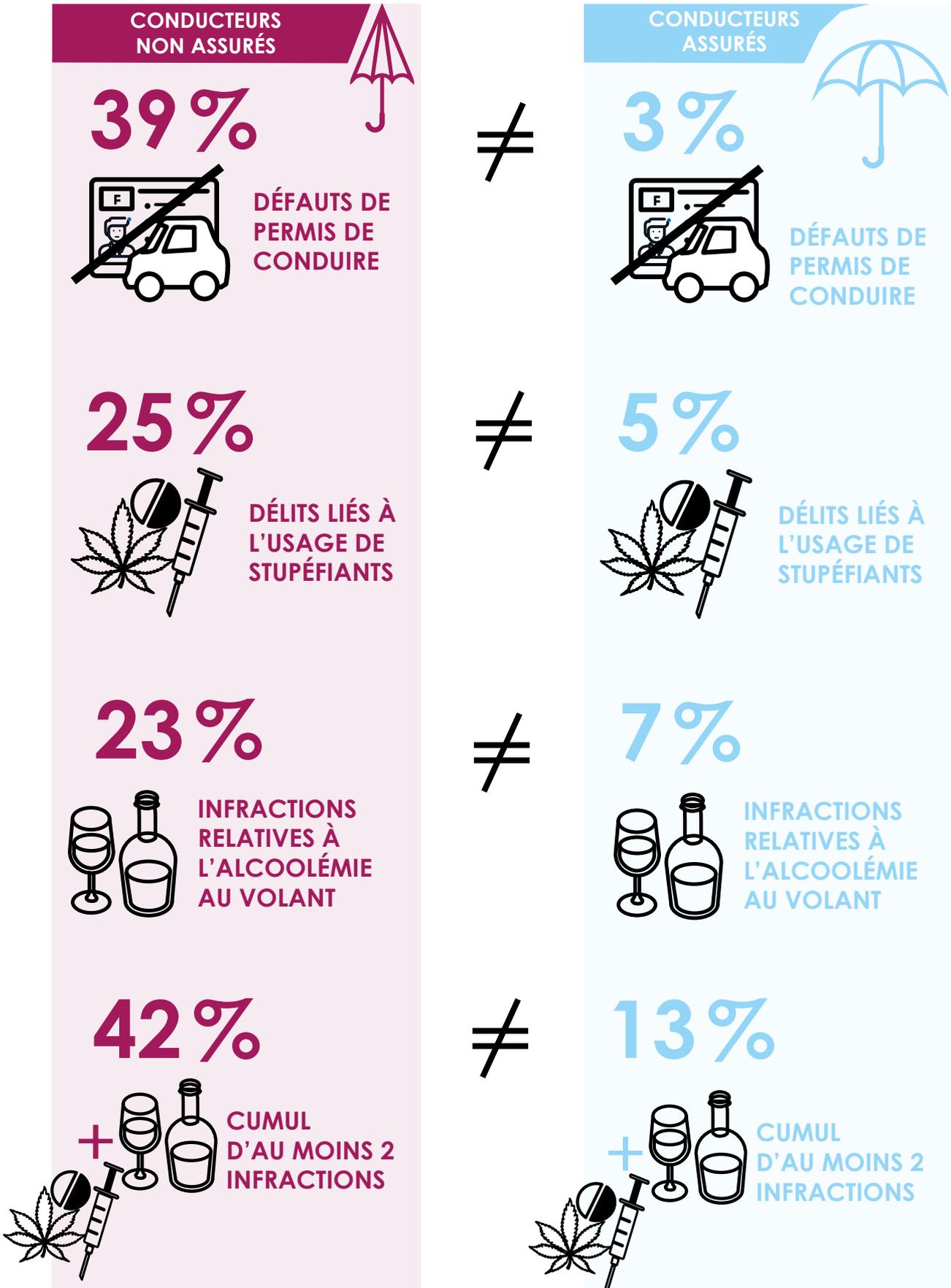


On constate une corrélation entre non-assurance et catégorie socio-professionnelle. En effet, en 2023, les ouvriers (21 %), les étudiants (19 %) et les personnes sans activité (20 %), sont surreprésentés parmi les conducteurs non-assurés. Ce constat confirme l'enjeu économique de l'accès à l'assurance ainsi que celui de l'information des jeunes. A l'inverse, les cadres et employés, les artisans et les commerçants mais également les retraités, sont sous-représentés parmi les non-assurés.

Données ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 2023).



DÉLITS ROUTIERS : CUMUL D'INFRACTIONS CHEZ LES NON ASSURÉS





RAPPEL À LA LOI

Tout véhicule doit être assuré afin d'indemniser les tiers en cas d'accident pour couvrir les dommages corporels et matériels.

DÉFAUT D'ASSURANCE : QUELLES SONT LES SANCTIONS ?

La peine encourue pour le défaut d'assurance est une amende forfaitaire de 750€. En cas de récidive, elle peut atteindre 3750€, assortie de peines complémentaires (suspension ou annulation du permis, confiscation du véhicule,...)

Circuler avec un véhicule non assuré est une infraction. En cas de nouveau manquement à l'obligation d'assurance, la sanction pénale peut aller jusqu'à 7 500€ d'amende assortie de peines complémentaires.

RECOURS

En cas d'accident, le responsable non assuré devra rembourser au FGAO la totalité des sommes engagées par celui-ci pour l'indemnisation des victimes de l'accident avec une majoration de 10 %.

Suivant la gravité de l'accident, ces sommes peuvent atteindre des centaines de milliers, voire des millions d'euros. Près de 15 400 conducteurs sont actuellement débiteurs auprès du FGAO, pour des montants pouvant dépasser plusieurs centaines de milliers d'euros.

DÉLIT DE FUITE : QUELLES SONT LES SANCTIONS ?

Fuir ses responsabilités en cas de contrôle ou d'accident expose les conducteurs à de très lourdes sanctions.

• Des risques financiers sur l'assurance

Le fuyard s'expose à une majoration de 100% de sa cotisation d'assurance auto (qui s'ajoute au malus), même en cas de changement d'assureur, à la résiliation de son contrat et à une inscription dans le fichier des résiliations automobile (Agira).

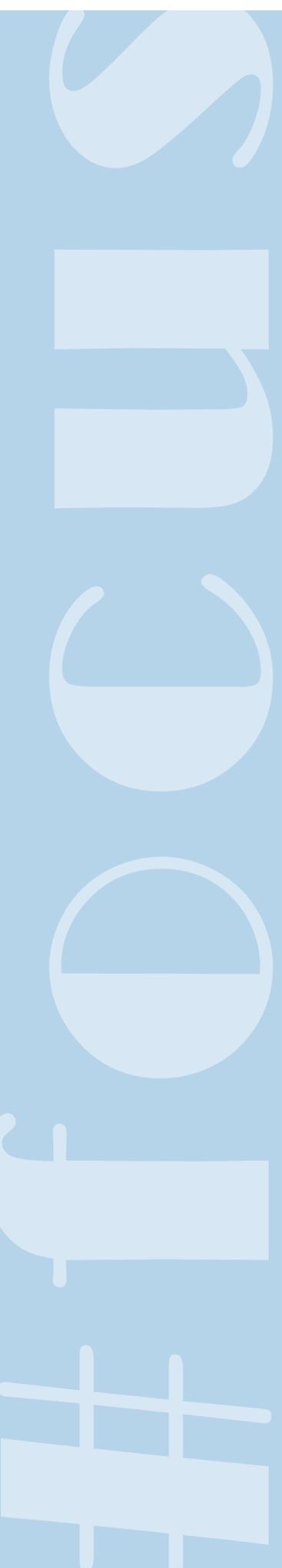
Il est, par ailleurs, contraint de déclarer son délit de fuite auprès du prochain assureur.

• Sanction pénale

Les peines encourues pour un délit de fuite sont nombreuses. Le conducteur risque trois à cinq ans de prison, une amende de 45000 à 75000€ ainsi qu'un retrait de six points sur son permis de conduire, assorties de peines complémentaires (suspension du permis de conduire pendant cinq ans ou plus, annulation du permis de conduire, travaux d'intérêt général, ...).

Le délit de fuite est une circonstance aggravante en cas homicide involontaire. L'accusé risque alors sept ans de prison et une amende de 100 000 €.





TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

L'HISTOIRE DE LA TROTTINETTE
MOTORISÉE

LA TROTTINETTE ÉLECTRIQUE
N'EST PAS UN JOUET !

LA TROTTINETTE, QUI L'UTILISE?

UN EDPM C'EST QUOI ?

LES CHIFFRES DU FGAO

LE PROFIL DES CONDUCTEURS
D'EDPM SANS ASSURANCE

L'HISTOIRE DE LA TROTINETTE MOTORISÉE

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la trottinette électrique n'est pas une invention récente.

La première trottinette électrique a vu le jour en 1895, grâce au brevet déposé par l'inventeur américain Ogden Bolton Jr. Puis, dans les années 1910, un modèle très proche de ceux que l'on utilise aujourd'hui est apparu : l'autoped.

Cette trottinette était équipée d'un moteur à essence de 155 cm³, d'un réservoir à l'avant, de manettes de gaz et d'un générateur pour l'éclairage. Avec une vitesse pouvant atteindre 32 km/h, elle offrait des performances comparables à celles des modèles actuels.

Conçue pendant la Première Guerre mondiale, elle était utilisée pour se déplacer rapidement en évitant les autres véhicules et piétons. Ce modèle

de trottinette motorisée ne s'est jamais fortement démocratisé, sa production s'arrête en 1922.

Il faudra attendre les années 1990 pour voir revenir la trottinette, avec l'invention de la première trottinette pliable en aluminium par Wim Ouboter, le fondateur et directeur de l'entreprise Micro, en 1996. Cette même année, la marque Razor lance une trottinette électrique pliable avec une batterie rechargeable, offrant plus de possibilités que les modèles précédents. Cependant, son coût élevé limite son développement à cette époque.

A partir de 2018, démocratisation de la trottinette électrique moderne telle que nous la connaissons aujourd'hui.



L'autoped



La trottinette moderne

LES BONNES PRATIQUES (OBLIGATOIRES)

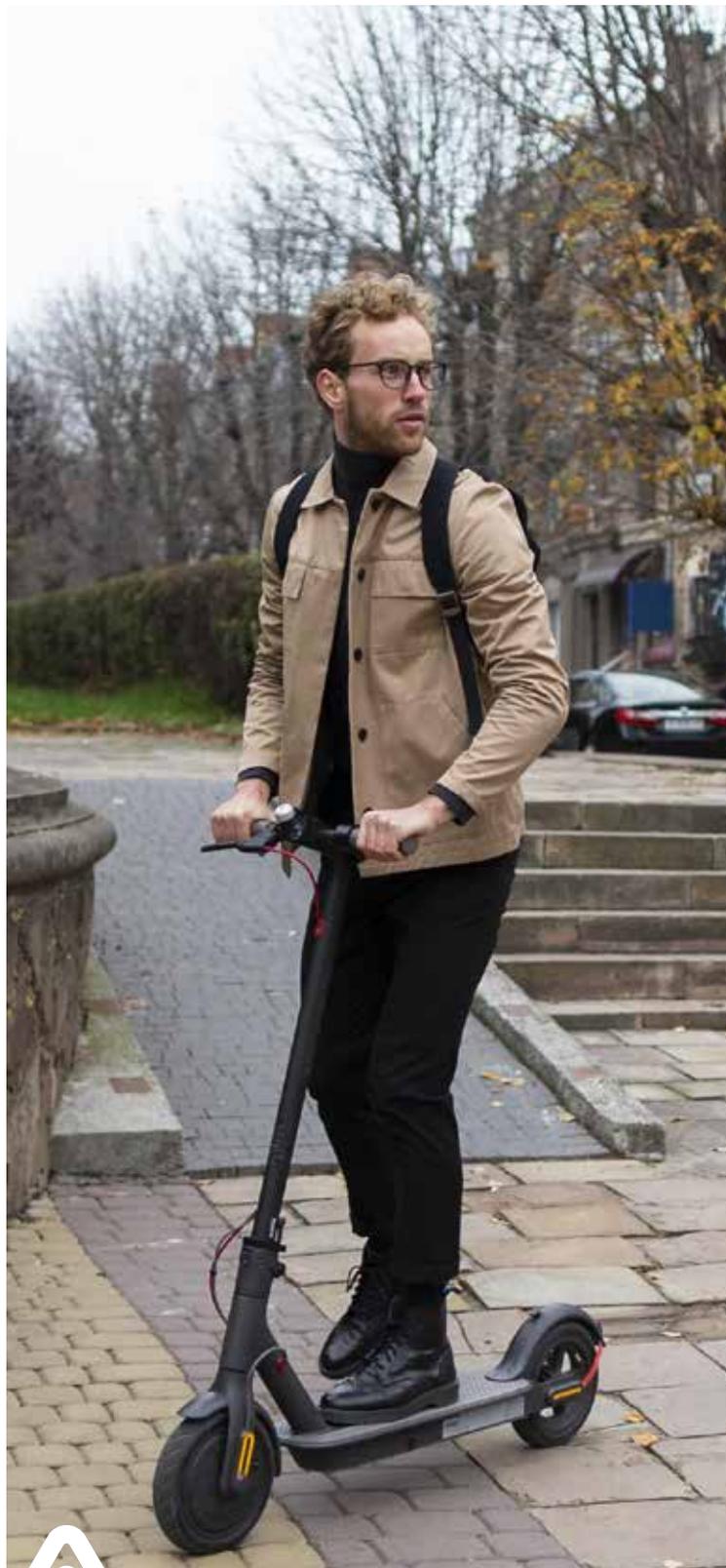
- Avoir au moins 14 ans. Dans certaines villes, il faut avoir un âge minimum pour louer une trottinette électrique.
- La nuit ou si la visibilité est réduite, porter des vêtements ou équipements rétro réfléchissants.
- Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins ne doivent pas pouvoir rouler à plus de 25 km/h. Attention,

selon les villes, la vitesse autorisée peut être inférieure (Lorient par exemple : 20 km/h).

- En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.
- Il est interdit de porter à l'oreille des écouteurs.



LA TROTTINETTE ÉLECTRIQUE N'EST PAS UN JOUET !



L'essor des trottinettes électriques et autres engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ces dernières années a transformé les modes de transport urbains, offrant une alternative pratique et rapide pour se déplacer en ville. Cependant, de nombreux utilisateurs ne savent pas qu'il est obligatoire de souscrire à une assurance pour pouvoir les utiliser en toute légalité.

En France, cette utilisation est encadrée par la loi. En effet, les trottinettes électriques ainsi que les gyropodes, hoverboards et monoroues sont des véhicules terrestres à moteur soumis, à l'instar d'un scooter ou d'une voiture, à l'obligation d'assurance relative à la responsabilité civile automobile au sens des dispositions de l'article L 211-1 du code des assurances.

Pourquoi l'assurance est-elle indispensable ?

L'obligation porte uniquement sur la responsabilité civile qui protège financièrement le conducteur en cas de dommages corporels et/ou matériels causés à autrui (piéton, cycliste ou un autre conducteur). En cas d'accident, si l'utilisateur n'est pas assuré, le FGAO indemniserait la victime, mais se retournerait ensuite contre le conducteur responsable pour demander le remboursement des sommes versées.

Sans assurance, l'utilisateur responsable peut donc se retrouver face à de lourdes conséquences financières.

Trotter sans assurance est un délit. En cas de manquement à cette obligation, le conducteur s'expose à une amende forfaitaire délictuelle d'un montant de 750€ pouvant atteindre 3 750€ en cas de récidive, assortie de peines complémentaires (confiscation de l'engin, ...).



Les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) doivent disposer d'un CERTIFICAT D'ASSURANCE, pour justifier de leur couverture au minimum en Responsabilité civile en cas de contrôle. Faute d'immatriculation, les EDPM ne sont pas concernés par la dématérialisation de l'attestation d'assurance.

LA TROTTINETTE, QUI L'UTILISE ?

LE PROFIL DES CONDUCTEURS DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

(Enquête nationale sur les utilisateurs et les usages des trottinettes électriques en France en 2023 - ADEME)

UTILISATEURS DE TROTTINETTES PERSONNELLES



79%
Hommes

41 ans
en moyenne



46%
Cadres



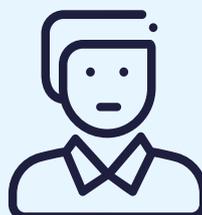
47%
résident en
centre ville

40 % résident en banlieue



81%
ont un autre véhicule à
moteur dans le ménage

UTILISATEURS DE TROTTINETTES EN LIBRE-SERVICE



66%
Hommes

30 ans
en moyenne



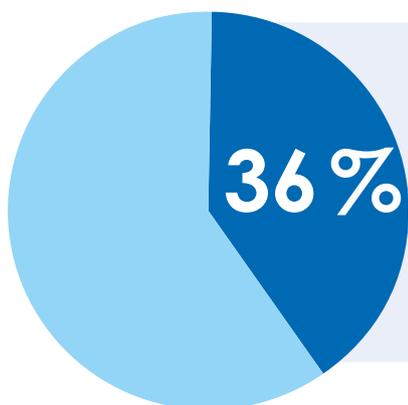
28%
Etudiants



71%
résident en
centre ville



utilisent plusieurs
transports en commun
ou systèmes de mobilité
ou libre-service



des
accidents
avec une
trottinette
impliquent
un tiers

23%
des véhicules
motorisés



5%
d'autres
trottinettes



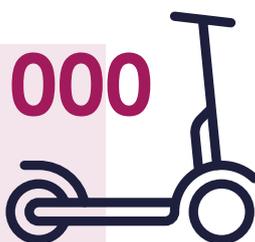
5%
des
cyclistes



3%
des piétons



678 000
trottinettes électriques ont
été vendues en France
en 2023



UN EDPM C'EST QUOI ?

Un **engin de déplacement personnel motorisé** est un véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h.



TROTTINETTE ÉLECTRIQUE



GYROPODE

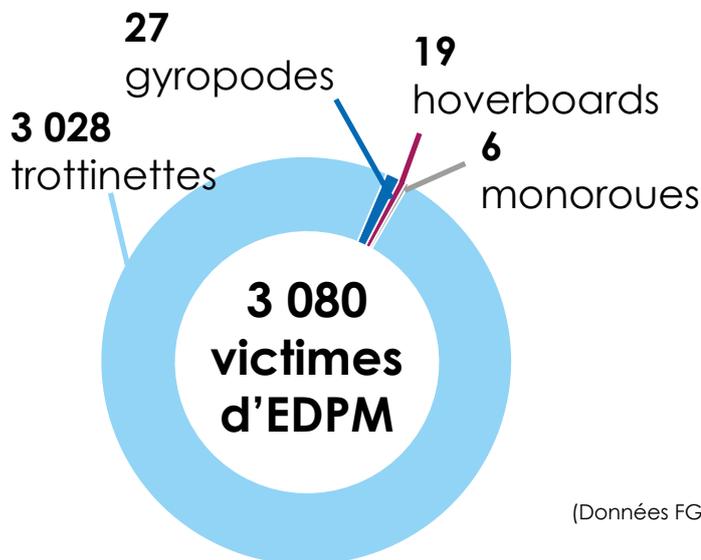


HOVERBOARD



MONOROUE

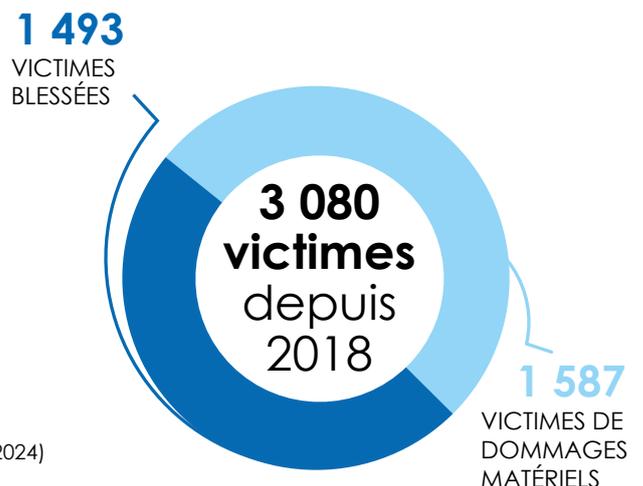
LA MAJORITÉ DES EDPM NON ASSURÉS RESPONSABLES D'UN ACCIDENT DEPUIS 2018 SONT DES TROTTINETTES



(Données FGAO 2024)

PRÈS D'UNE VICTIME D'EDPM SUR DEUX EST BLESSÉE DANS L'ACCIDENT

(victime tierce : personne impliquée mais qui n'est pas le conducteur responsable)



Un engin mortel

Selon les chiffres de l'ONISR, le nombre de décès liés aux EDPM, assurés ou non, qu'ils soient utilisés de manière individuelle ou partagée, a fortement augmenté depuis 2019. En 2023, 42 personnes sont décédées en EDPM.

La moitié des accidents ont eu lieu avec des voitures ou des véhicules lourds (comme les camions, utilitaires ou bus).

Les principales causes d'accidents mortels chez les utilisateurs d'EDPM sont l'alcool (31 %), l'inattention (26 %), la vitesse excessive ou inadaptée (21 %), les drogues (18 %), le non-respect des priorités (13 %). Ces facteurs peuvent parfois se cumuler.

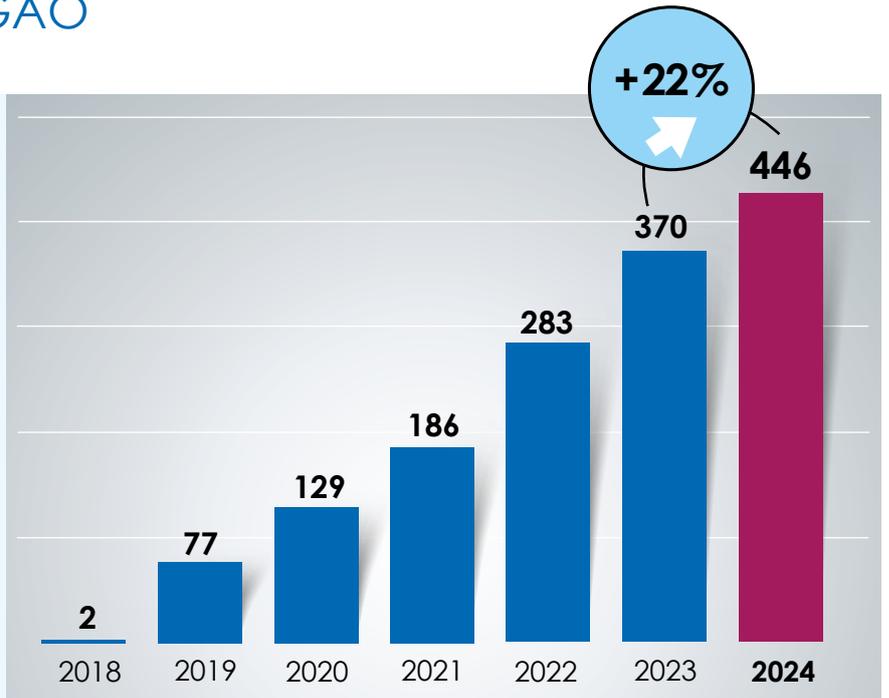
Enfin, seulement une personne tuée en EDPM sur cinq portait un casque.

LES CHIFFRES DU FGAO

(Données FGAO 2024)

Nombre de victimes blessées par des conducteurs d'EDPM non-assurés prises en charge par le FGAO depuis 2018.

La trottinette électrique est impliquée dans 98 % des situations.



1047

piétons
VICTIMES DE
DOMMAGES
CORPORELS SUITE
À UN ACCIDENT
AVEC UN EDPM
NON ASSURÉ
DEPUIS 2018

(Données FGAO 2024)

5

VICTIMES SONT
DÉCÉDÉES DANS
UN ACCIDENT
IMPLIQUANT UN EPM
NON ASSURÉ EN 2024

(Le FGAO a indemnisé leurs proches)



Quentin

TÉMOIGNAGES UTILISATEURS

« Je ne savais pas que l'assurance était obligatoire pour les trottinettes électriques. Je ne savais même pas que ça existait ! »



Jocya

« Je n'étais pas au courant au début que l'assurance pour ma trottinette était obligatoire puis je me suis fait rappeler à l'ordre par une amie. Par la suite, je me suis rapprochée d'une assurance et j'ai souscrit un contrat spécifique. »



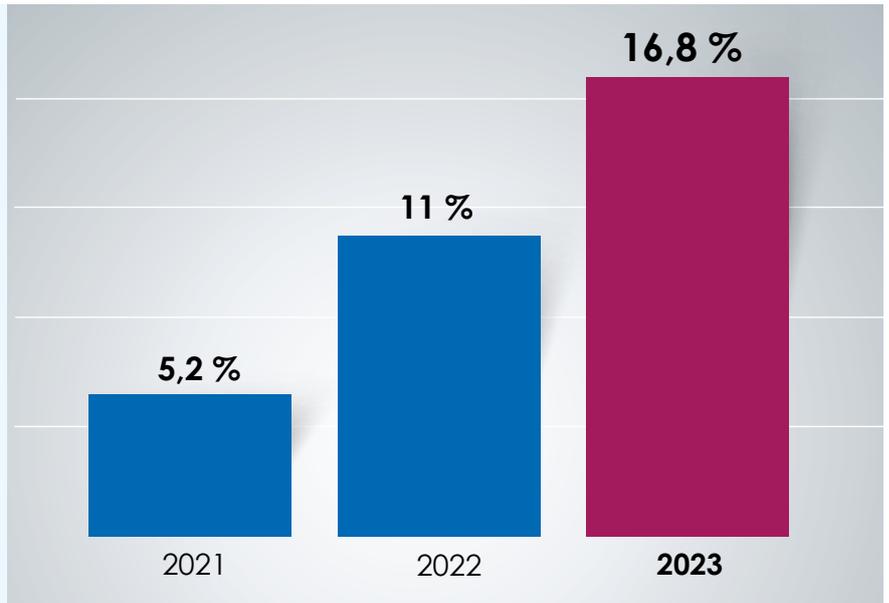
Cécile

« J'entends parler de l'assurance des trottinettes électriques depuis un ou deux ans. Lorsque j'ai acheté la mienne, le vendeur ne m'a pas prévenue. »

LE PROFIL DES CONDUCTEURS D'EDPM SANS ASSURANCE

(Données ONISR)

Nombre d'EDPM impliqués dans un accident corporel de la circulation ayant fait l'objet d'un procès-verbal des forces de l'ordre pour défaut d'assurance. En l'espace d'un an, il progresse de 53%.



ASSURANCE : LA PRÉVENTION FAIT SON CHEMIN

69%

DES PROPRIÉTAIRES D'EDPM DÉCLARENT AVOIR SOUSCRIT UNE ASSURANCE SPÉCIFIQUE EN 2023

(+ 8 % par rapport à 2022).



(source : Allianz France CSA)

Les trois départements les plus accidentogènes impliquant des EDPM non assurés

1- Hauts-de-Seine

1ex- Seine-Saint-Denis

2- Rhône

3- Paris



(Données ONISR)

DÉCOUVREZ NOTRE SITE INTERNET

<https://www.fondsdegarantie.fr/>



- DÉMARCHES
- LIVRETS D'INFORMATION
- ACTUALITÉS
- OFFRES D'EMPLOI

DÉCOUVREZ NOTRE RAPPORT D'ACTIVITÉ

[Consultable en version dynamique](#)

SUIVEZ NOUS



SIÈGE SOCIAL

64 bis avenue Aubert
94 682 Vincennes cedex
Tél. 01 43 98 77 00

DÉLÉGATION

39 boulevard Vincent Delpuech
13 281 Marseille cedex
Tél. 04 91 83 27 27

