

QUELQUES REFLEXIONS SUR LA REFORME DU TARIF FRANÇAIS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

ANDRE THEPAUT
Paris (France)

Très nombreux sont les assureurs français qui paraissent admettre aujourd'hui la nécessité de réformer les méthodes actuelles de tarification de l'assurance automobile. De nos jours en effet la possession d'un véhicule automobile n'est plus le privilège de la classe bourgeoise aisée; de très nombreux petits fonctionnaires, employés, artisans et ouvriers tant à la ville qu'à la campagne considèrent un tel véhicule comme absolument indispensable à la vie moderne. Cet état d'esprit est particulièrement vrai chez les jeunes ménages pour lesquels le véhicule automobile se situe tout à fait au sommet de la hiérarchie des besoins, immédiatement après la chambre à coucher et bien souvent avant la salle de bains ou le frigidaire.

Pour mesurer l'ampleur du problème ainsi posé aux assureurs, il est utile d'examiner le tableau de l'annexe n° 1 extrait d'une étude récente faite par l'I.N.S.E.E. à la demande du centre de recherches et de documentation sur la consommation (C.R.E.D.O.C.) et publiée en Décembre 1960.

On constate notamment que:

1°/ sur 4.539.000 véhicules à 4 roues, 1.053.000 appartiennent à des ouvriers ou à du personnel de Service et 657.000 à des agriculteurs;

2°/ ces véhicules sont achetés d'occasion pour la plupart;

3°/ leur kilométrage annuel est très inférieur au kilométrage moyen général; autrement dit la dispersion des kilométrages autrefois relativement faible paraît s'être accrue très considérablement ces dernières années.

Ces constatations expérimentales s'expliquent d'ailleurs aisément si l'on songe aux ressources limitées dont disposent ces "marginiaux" de l'automobile qui, d'ailleurs, ont bien souvent acheté leur véhicule à crédit.

Les particularités du risque automobile des "marginiaux" (et notamment le petit kilométrage parcouru chaque année) amènent à penser que le tarif français actuel n'est pas adapté à leur cas particulier. Pour s'en rendre compte il suffit de remarquer qu'une prime de 30.000 anciens francs représente pour l'automobiliste qui parcourt chaque année 3.000 Kms: 10 anciens francs par kilomètre alors qu'elle ne représente qu'un ancien franc par kilomètre pour celui qui parcourt 30.000 Kms (cas relativement fréquent).

Par ailleurs, on peut penser que le coût moyen des sinistres de personnes transportées est plus faible pour les voitures appartenant à la classe ouvrière que pour les voitures appartenant à la classe aisée.

La couche des nouveaux venus à l'automobile a donc l'impression que le tarif français actuel n'est pas démocratique et les intéressés réagissent par des réflexes d'autodéfense tels que:

a) constitution de groupements artificiels d'assurés salariés dans le cadre de l'entreprise (flottes d'entreprise) ou dans le cadre syndical;

b) projets de création de mutuelles professionnelles ou non.

Ces groupements ou mutuelles qui bouleverseraient complètement la distribution de l'assurance automobile et partant de l'assurance tout court, paraissent de nature à mettre en question l'existence même des réseaux d'Agents Généraux des Sociétés.

Les assureurs automobiles, les agents et les courtiers sont pour la plupart conscients du grave danger que constituerait une attitude d'indifférence devant les revendications légitimes des assurés "marginiaux" dont le nombre doit s'accroître considérablement dans un proche avenir, mais ils se séparent sur le choix de la meilleure méthode à employer pour réformer le tarif traditionnel.

Dans l'exposé que je ferai maintenant de certains projets de réforme, je ne parlerai pas de la diminution pourtant souhaitable du chargement de gestion. Certes un effort doit être entrepris dans cette voie par toutes les parties en cause de façon que le prix du service n'apparaisse pas insupportable à la nouvelle couche sociale d'assurés à laquelle nous nous intéressons. Mais le problème principal consiste, à mon avis, à créer un tarif épousant mieux le risque que ne le fait le tarif traditionnel.

I. BONUS POUR NON SINISTRE

Certains voient la solution dans l'institution d'un bonus pour non déclaration de sinistres (progressif ou non) qui, à leurs yeux, est capable à lui seul de corriger toutes les imperfections du tarif actuel. Je suis d'un avis résolument différent. J'estime en effet que l'art du tarificateur consiste à créer des classes "homogènes" en utilisant tous les "paramètres" (*) valables notamment celui du kilométrage annuel.

Si les classes du tarif restent fortement hétérogènes, le bonus est incapable de corriger les erreurs commises.

Imaginons par exemple qu'une étude statistique poussée ait démontré la quasi proportionnalité du risque automobile au kilométrage parcouru chaque année. Ces kilométrages s'étalent sans doute pour les véhicules privés sur une plage de 2.000 à 100.000 par an et, en négligeant les cas extrêmes, de 3.000 à 30.000 par an. La plage relative aux véhicules commerciaux et de transport est probablement très large elle aussi avec un minimum et un maximum plus élevés, par exemple 10.000-100.000. Aucun système de bonus (même progressif jusqu'à 40%) ne paraît capable de corriger de pareilles variations. De plus le bonus nécessite un long délai pour faire sentir ses effets, délai insupportable pour l'assuré qui se sent lésé par une tarification trop visiblement aberrante.

Il convient par ailleurs de rappeler les inconvénients très sérieux de tout système de bonus :

1° Le bonus constitue par définition une récompense accordée à un bon conducteur. Or, la police d'assurance française établie conformément à la réglementation n'assure pas un conducteur mais une voiture conduite par un groupe de conducteurs (Père, mère, enfants, amis) dont la composition varie avec le temps. C'est d'ailleurs cette particularité de la police française qui explique la difficulté de "personnaliser" le risque au moyen de paramètres subjectifs tels que : âge, sexe, etc. . .

2° La fréquence des déclarations de sinistres est trop faible pour que le bonus calculé sur une période raisonnable ait une signification quelconque.

*) par paramètre j'entends tout élément pouvant servir de base à la tarification.

3° La distribution du bonus occasionne à la Société d'assurance des frais généraux supplémentaires hors de proportion avec le montant du bonus distribué.

4° L'institution d'un bonus doit s'accompagner d'une hausse de tarif pour tenir compte à la fois des ristournes qui seront versées aux soi-disant "bons assurés" et des frais généraux de distribution. L'expérience prouve en effet qu'une "pénalisation" des mauvais assurés susceptible de diminuer le coût du bonus, est commercialement inapplicable.

5° Le bonus est difficilement applicable aux flottes de véhicules.

6° Le bonus "a posteriori" se transforme très rapidement en bonus "a priori" en raison de considérations commerciales (par exemple reprise par un agent d'une police bénéficiant d'un bonus à une compagnie concurrente).

7° Le bonus est une source supplémentaire de conflits entre l'assureur et l'assuré, notamment dans le cas fréquent où l'assuré déclare un sinistre dans lequel il s'estime à tort non responsable et lorsqu'en conséquence l'assureur décide de supprimer le bonus.

Pour toutes les raisons exprimées ci-dessus le bonus a tendance à se transformer très rapidement en une baisse de tarif indépendante des déclarations de sinistres. Certains assureurs peuvent donc être légitimement tentés "d'escompter" la majoration de tarif qui est la rançon de tout système de bonus.

En conclusion et malgré l'incontestable popularité dont jouit le bonus auprès des assurés, ce système me paraît tout à fait inapte à résoudre le problème de tarification actuellement posé aux assureurs.

II. TARIFICATION BASEE SUR L'ANCIENNETE DU VEHICULE

On trouvera à l'annexe n° 2 un tableau établi par l'I.N.S.E.E. à la suite de l'enquête faite à la demande du C.R.E.D.O.C.

Il résulte de l'examen de ce tableau que :

1° le kilométrage moyen annuel paraît à peu près indépendant de la force fiscale ;

2° le kilométrage moyen annuel est d'autant plus important que la voiture est plus récente.

Certains assureurs ont cru voir là la moyen d'atteindre indirectement la paramètre kilométrage en lançant un système de tarification dont les primes seraient d'autant plus élevées que le véhicule serait plus récent.

Ces assureurs commettent à mon avis une erreur de raisonnement. La corrélation observée entre le nombre de kilomètres et l'ancienneté des voitures est d'ordre *statistique*. Elle ne correspond nullement à une liaison *fonctionnelle*. En effet l'automobiliste qui parcourt chaque année cinquante mille kilomètres change sa voiture presque tous les ans, celui qui au contraire fait en moyenne 5.000 Kms par an la changera sans doute tous les dix ans. Cette remarque explique les chiffres observés dans le tableau. Mais l'exploitant agricole qui change sa voiture 2 CV Citroën après 10 ans de loyaux services pour la remplacer par une 2 CV Citroën neuve, ne modifiera pas pour cela son kilométrage annuel. C'est pourquoi il ne comprendrait absolument pas pourquoi ce changement de voiture, générateur à ses yeux d'une sécurité accrue (meilleurs freins, meilleur éclairage, etc. . .) ait pour conséquence une augmentation très sensible de sa prime d'assurance.

Une telle tarification se heurterait d'autre part à l'opposition farouche des constructeurs puisqu'elle aurait certainement pour effet de freiner les automobilistes dans l'achat de voitures neuves.

La tarification basée sur l'ancienneté des voitures me semble donc devoir être écartée par les assureurs français.

III. TARIFICATION BASEE SUR LE KILOMETRAGE ANNUEL

A. *Aspect théorique*

La plupart des assureurs admettent l'influence du kilométrage annuel sur le risque. Certains prétendent cependant que les "gros kilométreurs" acquièrent une science du volant qui fait plus que compenser leur grande intensité de circulation. Les mêmes voient dans les "conducteurs du Dimanche" des assurés dangereux qu'il convient de surveiller de très près.

La vérité est que le paramètre "kilométrage annuel" n'étant pas actuellement connu statistiquement des assureurs, personne n'est capable aujourd'hui de déterminer expérimentalement la loi reliant le coût du risque au kilométrage parcouru.

Signalons toutefois l'étude de deux actuaires de Philadelphie: Robert A. Bailey et Le Roy Simon, publiée par le bulletin d'ASTIN de Décembre 1960. A la page 198 de ce bulletin ces deux actuaires affirment que le kilométrage annuel, s'il ne constitue pas le seul élément valable de tarification, est absolument essentiel pour mesurer le risque de l'assureur automobile.

En ce qui me concerne, j'estime qu'on peut difficilement contester la croissance du risque en fonction du kilométrage annuel. Mais on peut se demander par contre si le coût du risque est proportionnel ou non au kilométrage parcouru. Autrement dit, si l'on porte en abscisse le nombre de kilomètres et en ordonnée le coût du risque, la courbe obtenue est-elle une droite, une courbe à concavité tournée vers l'axe des kilomètres ou au contraire une courbe à concavité tournée vers l'axe des coûts de risque?

En faveur de la concavité vers l'axe des kilomètres on peut mettre en avant l'expérience plus grande de la conduite acquise par les "gros kilométreurs".

En faveur de la concavité vers l'axe des "coûts de risque" on peut penser que celui qui fait beaucoup de kilomètres les fait généralement à une vitesse moyenne plus grande que celle réalisée par les "petits kilométreurs". Or les conséquences d'un accident sont proportionnelles au *carré* de la vitesse au moment de l'impact. Dans le même sens les grandes distances sont génératrices de fatigue pour le conducteur.

On peut penser finalement que la courbe reflétant la loi fonctionnelle n'est peut-être pas très éloignée de la droite, c'est-à-dire que cette loi est peut-être tout simplement voisine de la proportionnalité.

Il me paraît d'ailleurs absolument indispensable qu'une enquête statistique soit entreprise pour vérifier ce point fort important au point de vue théorique et pratique.

Une démonstration expérimentale de l'influence du kilométrage sur le risque me paraît être la fréquence de déclarations de sinistres des taxis parisiens qui est au moins 4 fois plus importante que celle des voitures de tourisme ayant Paris pour lieu de garage habituel. Compte tenu de l'incontestable qualité de conduite des chauffeurs de taxis et de leur connaissance parfaite des passages dangereux

l'explication ne peut, à mon avis, être recherchée que dans le plus grand kilométrage parcouru.

Ajoutons que les Compagnies de Chemins de Fer et les Sociétés des transports aériens établissent toutes leurs statistiques d'accidents en prenant comme dénominateur le nombre de kilomètres passagers.

On pourrait songer à substituer au kilométrage la durée d'exposition au risque, c'est-à-dire pour un véhicule automobile la durée pendant laquelle la voiture roule. Cette durée pourrait être mesurée par un trembleur associé à une horloge. L'inconvénient à mes yeux c'est que cette durée diminue quand la vitesse moyenne augmente. J'estime pourtant que faire Paris-Nice à 90 Km/heure de moyenne est plus dangereux pour les tiers que parcourir la même distance à 50 Km/heure de moyenne.

Je considère donc en définitive qu'au point de vue théorique le kilométrage annuel est un paramètre essentiel dont il convient d'étudier très attentivement l'influence.

B. *Aspect politique*

De nombreux assureurs considèrent que l'introduction du kilométrage annuel (si elle est réalisable pratiquement) constituerait bien un progrès technique mais voient dans cette nouvelle formule un danger politique. C'est, disent-ils, un pas décisif vers l'assurance à l'essence c'est-à-dire l'assurance étatique. Je suis d'un avis rigoureusement opposé. En ignorant l'existence d'un paramètre pouvant varier dans le rapport de 1 à 10 on crée en effet des conditions d'assurances tellement inéquitables qu'elles risquent d'amener "l'assurance à l'essence".

Remarquons au surplus que l'assurance à l'essence, si elle résout le problème de la perception des primes relatives à la Responsabilité Civile obligatoire, ne résout ni la question du règlement des sinistres corporels et matériels ni le problème de la garantie des risques accessoires: (Vol, Incendie, Tierce, Individuelle des personnes transportées) risques qui sont facultatifs.

D'autre part l'assurance au kilomètre ne signifie pas que seul le kilométrage interviendra dans les tarifications. Le lieu de garage habituel (qui pourrait être utilement perfectionné en tenant compte par exemple du garage situé loin de toute agglomération), la puissance du véhicule (très différente de la force fiscale), le caractère

du transport (onéreux ou non), l'existence de remorques, etc. . . continueraient à intervenir alors que ces facteurs importants sont ignorés dans l'assurance à l'essence.

Dans l'assurance au kilomètre seules seraient supprimées les clauses: affaires, promenade, trajet jusqu'au lieu du travail, commerce, etc. . . qui ont été inventées par les assureurs pour tenter de tenir compte indirectement de l'intensité de circulation et qui donnent lieu à tant de fraudes et de contestations. Seraient également supprimées les catégories professionnelles existantes: agriculteurs, fonctionnaires, ecclésiastiques etc. . . puisque l'introduction du critère kilométrage semble bien permettre sans erreur importante de négliger la catégorie socio-professionnelle.

Le délicat problème que pose la tarification de la seconde voiture d'un ménage, voiture qui circule généralement beaucoup moins que la voiture principale, serait automatiquement résolu tout comme celui, non moins délicat, des garanties temporaires et des suspensions. Les assureurs sont en effet obligés de tenir compte de la circulation saisonnière des voitures privées et ils appliquent pour les garanties temporaires et les suspensions, des barèmes non calculés prorata temporis très difficilement admis par la clientèle. Par ailleurs les assurances temporaires et les suspensions nécessitent pour l'octroi de la garantie en cas de remise en circulation du véhicule, des formalités (lettres recommandées, télégrammes) qui gênent les utilisateurs. Tous ces inconvénients disparaissent avec l'assurance au kilomètre, qui apparaît finalement si elle est réalisable pratiquement, comme un progrès incontestable au point de vue politique.

C. *Aspect pratique*

La plupart des assureurs redoutent les complications qu'entraînerait l'application pratique de l'assurance au kilomètre. Il faut reconnaître qu'à ma connaissance ce mode d'assurance n'a été jusqu'ici que très peu utilisé; cependant, aux environs de 1936, LA PRESERVATRICE lança la première l'assurance au kilomètre mais l'expérience fut arrêtée assez rapidement.

Les Assurances Françaises de Lyon ont repris l'idée de l'assurance au kilomètre il y a quelques années mais paraissent avoir enregistré un succès commercial assez limité.

Tout récemment les assureurs français ont admis une baisse importante de tarification en faveur des assurés *déclarant* ne pas parcourir habituellement plus de 4.000 Kms par an. Je ne considère pas ce système, un peu simpliste, comme une véritable assurance au kilomètre mais cette décision marque une tendance très nette vers ce type d'assurance.

Signalons enfin que d'après le périodique *La Réassurance* (numéro d'Avril 1961) les assureurs américains et notamment ALLSTATE tiendraient compte maintenant de la zone et du kilométrage dans leurs tarifications.

Je pense que le peu d'enthousiasme manifesté jusqu'ici par la clientèle française est dû pour une grande part aux formalités un peu compliquées qui lui sont imposées par les „Assurances françaises de Lyon” : Location assez onéreuse d'un compteur spécial, obligation d'aller faire relever périodiquement ce compteur dans une entreprise désignée, etc. . . .

Il devrait être possible, à mon avis, d'utiliser le compteur ordinaire de la voiture après plombage aux deux extrémités du câble. Ce plombage pourrait sans doute être obtenu des constructeurs pour toutes les voitures neuves. Les constructeurs préféreraient en effet de beaucoup cette petite charge supplémentaire aux inconvénients d'une tarification basée sur l'ancienneté des voitures. Par ailleurs la méthode classique des déclarations de salaires utilisée pour l'assurance Accident du Travail et l'assurance Responsabilité Civile me paraît pouvoir être étendue à la déclaration périodique des kilomètres parcourus, le contrôle étant effectué par des inspecteurs spécialisés et aussi par les experts qui relèveraient le compteur à l'occasion de chaque accident.

La crainte de la fraude paraît être un des arguments majeurs des adversaires de l'assurance au kilomètre. N'oublions pas cependant que les compteurs sont à la base de nombreuses facturations : gaz, électricité, eau, téléphone, affranchissement des lettres et aussi location de voitures sans chauffeur et taxis. Les sanctions pénales et civiles qui peuvent frapper les “truqueurs” et leurs complices éventuels dans les garages devraient constituer un frein très sérieux à la fraude.

La facturation d'après des relevés de compteurs compliquerait sans doute la tâche administrative des assureurs, tout comme le

ferait l'institution du bonus, mais, à mon avis, les avantages de la tarification au kilomètre valent bien un supplément de travail administratif alors que les avantages du bonus ne la justifient en aucune façon.

Enfin, la diminution de trésorerie entraînée par une perception à terme échu peut être fortement atténuée par le paiement d'avance d'une provision périodiquement ajustée.

CONCLUSION

Une étude statistique devrait être entreprise immédiatement pour rechercher la nature du lien fonctionnel qui semble bien exister entre le coût du risque et le kilométrage parcouru. Si cette étude se révélait probante un nouveau tarif devra être *substitué* et non ajouté au tarif ancien faisant payer à chacun une prime équitable, compte tenu du nouveau critère. En effet, il ne s'agit pas seulement de faire payer moins cher aux automobilistes circulant peu mais aussi de faire payer plus cher à ceux qui circulent beaucoup. Cette réforme associée à une compression du chargement, permettrait probablement d'éviter l'énorme danger constitué par la prolifération des groupements artificiels et des mutuelles professionnelles ou non. Elle éviterait par ailleurs de compromettre l'existence des réseaux d'agents dont la constitution a demandé tant d'efforts.

Je crois très fermement que les assureurs automobiles français prendraient une lourde responsabilité s'ils rejetaient l'assurance au kilomètre avant d'avoir très sérieusement étudié à la fois la validité de ce nouveau critère de tarification et les modalités pratiques de son introduction dans le tarif.

ANNEXE NO. I

Répartition des véhicules en état de marche au 1-1-1959 suivant l'âge et le mode d'achat en fonction de la catégorie socio-professionnelle du propriétaire. Nombre moyen de kilomètres annuel de ces véhicules.

Categorie socio-professionnelle du propriétaire	Nombre de véhicules		Repartition des véhicules suivant le mode d'achat			Nombre moyen de km annuel
	(Milliers)	%	total	neufs	d'occasion	
Agriculteurs	657	14,5	100	28,6	71,4	6.100
Petits patrons de l'industrie et du commerce	853	18,8	100	48,1	51,9	10.900
Industriels. Gros Commerçants. Professions libérales. Cadres supérieurs	593	13,0	100	71,0	29,0	14.300
Cadres moyens. Employés	932	20,5	100	47,9	52,1	10.900
Ouvriers. Personnel de service.	1.053	23,2	100	25,4	74,6	7.100
Non actifs	235	5,2	100	48,9	51,1	6.000
Ensemble des véhicules appartenant à des ménages	4.323	95,2	100	42,8	57,2	9.400
Véhicules appartenant à des Sociétés	216	4,8	100	77,7	22,3	17.000
Ensemble des véhicules	4.539	100,0	100	44,5	55,5	9.800

ANNEXE NO 2

Nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules en état de marche au 1er Janvier 1959 en fonction de leur puissance et de leur âge.

Unité: kilomètre.

Puissance				
Année de 1re mise en circulation	1 à 5 cv	6 à 10 cv	11 cv et plus	Ensemble
1932 et avant	2.400	3.200	4.000	3.300
1933 à 1947	4.500	3.900	4.500	4.200
1948 à 1952	6.900	7.900	6.900	7.200
1953 à 1955	9.200	10.200	11.100	10.000
1956 et après	12.800	14.300	18.200	14.000
Ensemble	10.300	9.400	9.800	9.800