

INTERVENTION DE M. THEPAUT
AU
COLLOQUE A.S.T.I.N. LE SAMEDI 17 JUIN 1961
SUJET: ASSURANCE AUTOMOBILE

Monsieur le Président,
Messieurs,

Je tiens tout d'abord à remercier vivement M. LANTELI du soin avec lequel il a bien voulu étudier et rapporter ma communication au présent colloque.

Mon intervention se bornera à quelques remarques sur:

- 1° le bonus pour non sinistre
- 2° l'influence du kilométrage annuel sur le risque de l'assurance automobile.

1° *Bonus pour non sinistre:*

Tous ceux d'entre vous qui ont assisté au colloque de La Baule connaissent mon hostilité au bonus. J'ai d'ailleurs l'impression d'être quelque peu sacrilège en défendant à nouveau cette opinion dans un pays qui constitue un des sanctuaires du bonus.

Je ne veux pas développer devant vous les nombreux arguments qui entraînent ma conviction et qui sont d'ailleurs exposés en détail dans mes communications aux colloques de La Baule et de Rättvik. J'indiquerai seulement que l'unanimité est loin d'être faite entre les assureurs des différents pays. Vous vous souvenez qu'au moment précis où l'autorité de tutelle voulait imposer le bonus aux assureurs français, les assureurs belges décidaient de renoncer à ce mode de tarification. Les assureurs français ont temporisé depuis lors mais je dois constater avec regret qu'aujourd'hui, en France, les partisans du bonus paraissent l'emporter numériquement sur les opposants.

On me dit que les assureurs belges envisageraient, eux aussi, de reconsidérer leur position actuelle. Par contre les assureurs marocains, qui pratiquent depuis longtemps le bonus, sont, paraît-il, décidés à le supprimer. Ces hésitations sont symptomatiques de la difficulté du problème posé par le bonus.

Je voudrais insister devant vous sur l'inconvénient le plus important à mes yeux du bonus pour non sinistre. L'expérience ayant démontré qu'il est commercialement impossible d'imposer aux assurés à fréquence anormalement élevée des pénalisations compensant les bonifications accordées aux autres, il est clair que tout système de bonus nécessite un relèvement général du tarif d'autant plus important, que le bonus est plus élevé ou progressif. Le relèvement nécessaire est également d'autant plus important, que la fréquence moyenne est faible.

A cet égard j'ai été frappé en lisant la communication de Monsieur PESONEN au présent colloque d'apprendre que la fréquence des assurés de la région d'Helsinki était voisine de 0,08, c'est-à-dire que chaque assuré ne déclarait en moyenne à sa compagnie qu'un sinistre tous les 12 ans. Avec une telle fréquence, le bonus progressif adopté en Finlande perd toute signification, et pourtant la majoration nécessaire du tarif est considérable. Sans doute une fréquence aussi faible que 0,08 dans une région urbaine s'explique-t-elle dans une certaine mesure par le phénomène de „Hunger of bonus” que nous traduirions en français sous la forme „faim de bonus” ou mieux „soif de bonus”. Cela signifie que les assurés d'Helsinki, soucieux de ne pas perdre le bénéfice du bonus ne déclarent pas les petits accidents. Autrement dit, le bonus procure à l'assureur finlandais une économie analogue à celle entraînée par une petite franchise, économie qui vient diminuer le coût du bonus. Mais je reste persuadé que finalement un bonus fortement progressif, compte tenu des frais généraux importants qu'entraîne son attribution, nécessite une hausse sérieuse du tarif.

Dans ma communication, j'ai souligné l'importance numérique de la nouvelle couche de Français qui accèdent aujourd'hui à la possession d'une automobile à quatre roues. Sur 4.539.000 véhicules à quatre roues en circulation au 1-1-1959 1.945.000 appartiennent à des agriculteurs, ouvriers, retraités, dont les ressources sont limitées qui, bien souvent, ont acheté leur véhicule à crédit et qui en conséquence ne peuvent consacrer à la prime d'assurance que le minimum exigible. Leur faire payer un tarif artificiellement majoré en vue d'être en mesure de leur distribuer *longtemps après* des bonifications me paraît une mauvaise solution. Je préfère de beaucoup un tarif adapté à ce genre de clientèle par exemple un tarif tenant compte

en dehors des paramètres habituels zone, puissance, etc., de leur kilométrage annuel généralement très faible et les faisant bénéficier en conséquence sans délai d'une réduction de prime importante.

A mes yeux le bonus n'est pas une panacée capable de corriger toutes les imperfections du tarif. Ce matin, M. LANTELI nous a montré que la fréquence des assurés suédois croissait régulièrement en fonction du kilométrage de $93^{\circ}/_{\infty}$ à $325^{\circ}/_{\infty}$, c'est-à-dire en gros de 1 à 3.

Dans ces conditions, un système de bonus même très progressif me paraît incapable de corriger suffisamment un tarif ignorant le kilométrage. En tout cas il le corrigera beaucoup trop lentement.

M. THYRION a fait remarquer à La Baule que le bonus ne tenait compte du nombre des sinistres et non de leur montant. C'est une des raisons pour lesquelles je considère le bonus comme un système de tarification très imparfait. Les assureurs français hésitent même à donner une définition du sinistre qui entraîne la suppression du bonus. S'agit-il de toute déclaration d'accident à l'assureur ou au contraire de tout sinistre entraînant un paiement à un tiers (experts exclus)? Le choix est très délicat. La première solution provoque des réactions chez les assurés non responsables de l'accident. La seconde entraîne des complications administratives considérables.

Quand j'expose mes vues à mes collègues français partisans du bonus, il m'est toujours répondu par l'argument suivant, développé par M. DEPOID à La Baule.

Si l'on examine le comportement au cours des années $n + 1$, $n + 2$, etc. des assurés ayant déclaré zéro sinistre au cours de l'année n , on constate qu'il est meilleur que celui des assurés ayant déclaré un ou plusieurs sinistres dans l'année n . A mon avis, l'explication de ce phénomène réside pour la plus grande part dans l'imperfection de nos tarifs actuels qui ne tiennent pas compte par exemple du kilométrage annuel ni d'autres paramètres importants. Il en résulte que le groupe des assurés déclarant zéro sinistre dans l'année n comporte notamment une plus forte proportion d'assurés à petit kilométrage que le groupe des assurés déclarant un ou plusieurs sinistres dans l'année n . Il n'est donc pas étonnant que le comportement futur de ce groupe à zéro sinistre dans l'année n soit meilleur que celui de l'autre groupe.

J'ai finalement la conviction profonde que le devoir des assureurs

automobile consiste à introduire dans leur tarif avec une influence judicieusement calculée les paramètres importants qui ont jusqu'ici été négligés : kilométrage annuel, âge du conducteur habituel, date du permis de conduire, etc. De la sorte l'hétérogénéité de nos classes de tarif justement dénoncée ce matin par Monsieur DELAPORTE sera fortement atténuée. Une fois cette introduction réalisée, le bonus deviendra sans doute inutile. En tout cas il cessera d'avoir l'importance certains assureurs lui attachent.

Je voudrais conclure par une proposition pratique en ce qui concerne la France. Les assureurs vie laissent souvent le choix à leurs assurés entre le tarif normal sans participation aux bénéfices et un tarif majoré avec participation aux bénéfices. Pourquoi notre groupement technique n'éditerait-il pas deux tarifs :

- un tarif normal sans bonus,
- un tarif majoré avec bonus. ?

2° Influence du kilométrage sur le risque de l'assureur automobile

M. DELAPORTE, que je félicite de sa remarquable communication, nous a démontré que nos tarifs étaient dans une large mesure perfectibles. J'avais intuitivement la même opinion et c'est pourquoi je me suis permis de suggérer l'introduction du paramètre kilométrage annuel. Nul n'est prophète en son pays et je dois dire que ma suggestion a recueilli bien peu d'adhésions chez mes collègues français. Beaucoup restent persuadés que les „conducteurs du Dimanche” constituent des mauvais risques et qu'au contraire les „grands kilométreurs” acquièrent une science du volant qui en fait des assurés à rechercher.

Les résultats de l'enquête effectuée par les assureurs suédois me paraissent avoir définitivement démontré la croissance du risque en fonction du kilométrage annuel. Cette enquête a montré en même temps l'importance de l'âge du conducteur et celle de l'ancienneté du permis de conduire.

Je voudrais féliciter M. LANTELI de la clarté de son exposé et le remercier du réconfort que les résultats qu'il a obtenus m'ont apporté.

J'estime qu'après cette enquête suédoise les assureurs de tous les pays et notamment les assureurs français doivent immédiatement entreprendre une enquête analogue — dont le coût apparaît mineur

devant l'importance du but à atteindre. Je suis convaincu, et je les en remercie à l'avance, que les assureurs suédois voudront bien faire bénéficier leurs collègues étrangers de leur expérience.

Sans doute aurons-nous quelques difficultés à obtenir toujours des réponses sincères au questionnaire qui sera la base du sondage.

Sans doute l'application du critère kilométrage nécessite-t-elle des précautions pour éviter la fraude.

Mais je suis persuadé que si les assureurs français notamment sont d'accord pour tenter l'expérience ils vaincront ces difficultés.

Un accord quasi unanime du marché français me paraît en effet indispensable. D'abord pour répartir le coût assez élevé d'une enquête significative et aussi parce qu'un petit groupe de sociétés ne me paraît pas capable d'appliquer convenablement un tarif comportant le paramètre kilométrage. En effet si l'on réduit la prime des petits kilométreurs il est nécessaire de majorer celle des grands kilométreurs, et cela n'est pas possible si d'autres assureurs importants appliquent le même tarif moyen quel que soit le kilométrage. Les assureurs adoptant le critère kilométrage seraient théoriquement obligés de refuser les assurés effectuant un kilométrage supérieur à la moyenne, ce qui est impossible commercialement.

J'ajoute que des transitions seront nécessaires comme l'ont bien compris nos collègues suédois, qui se sont contentés au début de trois classes de kilométrage avec des écarts de primes assez faibles. Ils pensent d'ailleurs sans doute que le bonus est là pour corriger l'insuffisance de ces écarts. Vous connaissez mon opinion sur ce point.

En terminant je tiens à redire toute ma reconnaissance aux assureurs automobile suédois pour leur remarquable effort dans la recherche d'un tarif automobile de vérité.