JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

M. TORTI

Évolution récente de l'assurance automobile en Grande-Bretagne : quelques faits et chiffres

Journal de la société statistique de Paris, tome 111 (1970), p. 147-169

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1970__111__147_0>

© Société de statistique de Paris, 1970, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (http://www.numdam.org/conditions). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
http://www.numdam.org/

ÉVOLUTION RÉCENTE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN GRANDE-BRETAGNE : QUELQUES FAITS ET CHIFFRES

L'assurance « automobile » devient une affaire d'intérêt national. Le nombre de personnes qu'elle implique, agents, courtiers, assurés et victimes d'accidents, l'importance des sommes qu'elle leur redistribue chaque année (1), sa contribution au financement de l'économie nationale (2), le nombre et la complexité des problèmes techniques qu'elle suscite ou qu'elle subit, à commencer par celui de la circulation routière, tout cela fait qu'il n'est plus possible de la mettre au simple rang d'une activité commerciale parmi d'autres. En fait elle reflète très crûment les réactions d'une communauté nationale face aux délices et aux poisons de notre « société de consommation ».

Il a donc paru intéressant — et c'est l'objet de la présente communication — de comparer l'évolution récente de cette activité assez extraordinaire dans deux nations aussi différentes d'esprit que la Grande-Bretagne et la France. L'étude se limite d'ailleurs aux *nouvelles* formules anglaises pour l'assurance des voitures de tourisme *(private cars)*, telles qu'elles étaient offertes au public dans le Royaume-Uni au cours du quatrième trimestre de l'année dernière. Leurs primes, converties en nouveaux francs après la dévaluation du 8 août dernier (3), sont comparées aux primes correspondantes de ce qu'on appelle généra-

1. Environ 8,8 milliards de francs « lourds » en France en 1968.
2. Environ 13,3 milliards de francs « lourds » en France fin 1968.
3. Avant la dévaluation une £ valait environ 12 F, et un shilling 60 centimes, ce qui mettait le penny à 1 sou (5 centimes). Depuis la dévaluation, la £ vaut officiellement 13,3301 F et le shilling 0,6665 F ou environ 66 centimes et 2/3. Ce sont ces nouvelles parités qui sont retenues dans le cours du présent article.

lement « le tarif français », c'est-à-dire le tarif élaboré par le Groupement technique des Sociétés d'Assurances, tel qu'il existait au cours du quatrième trimestre de 1969.

Les idées directrices des tarifications anglaises et françaises sont, malgré les apparences, assez voisines et quelquefois identiques, et cependant la comparaison entreprise met en évidence des différences relativement *énormes* entre le niveau des primes dans les deux pays. L'étonnante modicité des nouvelles primes en Grande-Bretagne, est un fait qui nous semble assez incroyable, presque irréel, mais tout à fait certain, quoique difficilement explicable.

Une tentative d'explication sera néanmoins proposée dans la dernière partie de cette communication, avec naturellement toutes les hésitations et toutes les réserves qu'imposent les lacunes de l'information statistique sur un sujet d'assurance comparée dont il faut bien dire que, jusqu'à présent, il n'a guère été fréquenté.

I. — Quelques-unes des nouvelles formules anglaises

La plus célèbre des nouvelles formules anglaises, la police « Alpha » a commencé à fleurir au printemps 1968, mais elle a été bientôt suivie de plusieurs autres en conséquence d'un incident intérieur à la corporation des assurances : c'est la résiliation à compter du 1er janvier 1969, de l'accord de tarif conclu sous les auspices de l'Association des Sociétés Accidents (Accident Offices Association). A la vérité cet accord était déjà bien malade depuis quelque temps déjà par suite de la concurrence, de plus en plus pressante, des sociétés « hors tarif » qui drainaient une part de plus en plus importante des risques « auto », et tout particulièrement les meilleurs. Cette concurrence est à l'origine d'une véritable vague de nouvelles formules d'assurances pour les voitures de tourisme *(private cars)* dont les assurés anglais ne peuvent pour l'instant que se féliciter.

Les nouvelles formules présentent généralement trois traits communs :

a) la *sélection préalable* du « bon assuré », l'un des critères de sélection étant presque toujours l'âge;

b) un jeu de *franchises à la base* en cas de sinistre;

c) une tendance à l'*élimination des intermédiaires.*

La sélection *préalable* de l'*assuré* est une idée tout à fait nouvelle en Grande-Bretagne, du moins en matière d'assurance « auto », où, jusqu'à présent l'on prenait presque exclusivement en considération les caractéristiques du véhicule assuré : quant aux caractéristiques de l'*assuré* et du *conducteur*, elles n'intervenaient qu'ultérieurement, et dans une certaine mesure, lors de l'attribution du « bonus » (ristourne) pour non-déclaration de sinistre pendant un certain délai. Naturellement ce bonus opère comme une sorte de franchise que l'assuré s'impose volontairement : lorsque après trois ou quatre ans sans déclaration de sinistre il obtient une réduction de prime de 50 % à 60 %, il ne va pas compromettre cet avantage, la quatrième année, en déclarant mal à propos une aile froissée, ou un pare-choc cabossé.

Les nouvelles formules procèdent exactement à l'inverse : elles accordent en fait le bonus dès l'abord *et* imposent une franchise, souvent variable avec l'âge.

Le facteur essentiel de sélection est l'âge :

« ... L'âge du conducteur, affirme la *Middland Northern and Scottish Insurance*, en commentant sa police « Alpha », est d'une importance si prédominante dans le calcul des risques que, virtuellement, tous les autres facteurs peuvent être éliminés lors de l'établissement de la prime... »

Toutes les nouvelles formules ne limitent pas aussi étroitement leurs critères de sélection.

En général le « bon assuré », selon les nouvelles formules anglaises, doit avoir entre vingt-cinq et soixante-cinq ans, il doit conduire des voitures de *tourisme*, à l'exclusion des voitures de sport ou de compétition ou des « Land-Rover », et n'avoir pas *déclaré* d'accident pendant les trois ou quatre années qui ont précédé son entrée dans la nouvelle combinaison; quelquefois une année suffit; l'exigence des « bons antécédents » peut être même supprimée. Mais comme le « bon assuré » ne conduit pas toujours lui-même sa propre voiture, un jeu subtil de franchises variables s'applique en cas d'accident lorsque le *conducteur* n'offrait pas les garanties rassurantes du « bon assuré », soit parce qu'il était coupable du péché de jeunesse, soit tout simplement parce qu'il n'avait pas son permis depuis assez longtemps.

Quant à la volonté d'éliminer plus ou moins les intermédiaires, ou tout au moins de minimiser leur intervention, elle apparaît dans l'utilisation intensive d'une publicité par voie de presse, et l'usage de « coupons-réponses », qui sont en fait des propositions d'assurance destinées à mettre hors circuit agents et courtiers.

Il paraît utile, pour fixer les idées, d'esquisser quelques applications pratiques de ces principes, en Grande-Bretagne même, puis de comparer la tarification des nouvelles polices anglaises avec la tarification française, ce qui met en évidence l'extrême modicité des primes offertes au public anglais.

La Midland Northern and Scottish Insurance Company paraît être la société d'assurance qui est allée le plus loin et le plus hardiment dans l'application des nouvelles formules, dont elle se flatte d'avoir été l'initiatrice, en lançant, en avril 1968, sa police « Alpha ».

Le trait le plus original de cette police est qu'elle applique rigoureusement la théorie de la société, déjà mentionnée, selon laquelle l'âge du *conducteur*, et cet âge *seul*, constitue *le* facteur de sélection. Autre particularité qui distingue la police « Alpha » de plusieurs de ses concurrentes : aucun âge n'est exclu, pas plus les jeunes gens de dix-sept ans ([4]) que les personnes très âgées. Troisième originalité : il n'est pas prévu non plus d'exclure aucune voiture de tourisme, même qualifiée de grand tourisme, ou de sport.

On pourrait dès lors penser, de prime abord, que la société se prive ainsi à l'avance de tout moyen de lutter contre l'antisélection. Ce ne serait pas tout à fait exact car, en fait, elle s'en réserve deux. *Quant aux véhicules*, il est spécifié que la société refusera les véhicules de grande puissance dès lors qu'ils dépasseront dans son portefeuille certains quotas qu'elle ne spécifie pas et dont elle reste seule à juger. *Quant aux assurés*, la société rejette les trop mauvais : ceux qui dans un certain délai avant leur proposition ont été « convaincus » (convicted) d'une infraction grave au Code de la route, ou qui dans les deux ans précédant leur proposition ont été impliqués dans plus de deux accidents, ou ceux qui prétendraient faire conduire leur voiture par une personne entrant dans l'une ou l'autre de ces catégories. Sont également éliminés les candidats qui ne peuvent affirmer « qu'ils ne souffrent d'aucune déficience physique ».

La tarification comporte deux éléments : une prime initiale et une franchise variable en cas d'accident. La prime initiale dépend de l'âge de l'*assuré*, la franchise, elle, dépend de l'âge du *conducteur* au moment de l'accident.

La prime annuelle intiale de base est fixée à 15 livres (200 F) pour un assuré âgé de 31 ans au plus, mais si l'assuré, au moment de la souscription est âgé de moins de 31 ans, il paye 3 livres de *plus* (40 F) par année de *moins* : par exemple un assuré de 21 ans se voit

4. En Grande-Bretagne le permis de conduire peut être obtenu à partir de 17 ans inclusivement.

imposer une majoration de dix fois trois livres, soit trente livres, qui s'ajoute à la prime de base, pour porter la prime totale à 45 livres (600 F). Cependant l'intervalle de 17 à 20 ans ne compte que pour une tranche de majoration, de sorte qu'un assuré de 17 ans paye 48 livres (640 F).

Il faut noter qu'en Irlande du Nord la prime annuelle est majorée de trois livres (40 F).

La franchise de base applicable en cas d'accident est de dix livres (133 F) si le *conducteur* au moment de l'accident avait 31 ans, ou plus, mais s'il avait moins de 31 ans elle est fortement majorée selon l'âge suivant le petit tableau ci-après :

TABLEAU I

Police « Alpha » : Franchises par accidents

(en francs)

	Age du conducteur au moment d'une *collision*				
	17 à 20	21 à 23	24 à 27	28 à 30	31 et plus
A — *Voitures de tourisme ordinaires*					
Conducteur :					
— l'assuré ou son conjoint	467 F	400 F	333 F	266 F	133 F
— fils ou fille de l'assuré	667 F	534 F	400 F	266 F	133 F
— autres conducteurs	2 000 F	1 000 F	667 F	400 F	133 F
	17 à 23		24 à 27	28 à 30	
B — *Voitures de sport ou « gonflées »*					
Conducteur :					
— assuré, conjoint, fils ou fille	2 667 F		2 000 F	1 333 F	133 F
— autres conducteurs	4 000 F		2 667 F	1 333 F	133 F

On peut donc constater que la franchise, relativement très faible lorsque le conducteur est âgé de 31 ans ou plus devient relativement énorme dans le cas d'un jeune conducteur qui se trouve n'être ni le fils, ni la fille, ni l'épouse de l'assuré.

Lorsqu'il prend fantaisie au titulaire d'une police Alpha d'aller passer des vacances sur le Continent, la compagnie ne lui demande aucune surprime, à condition que son voyage ne dépasse pas trois mois, et même elle lui offre gracieusement la carte verte, alors que d'habitude les sociétés d'assurances anglaises réclament trois livres (40 F) pour ce service. Mais dans ce cas notre « Alpha Man » verra sa franchise accrue de dix livres s'il lui arrive par malheur un accident ou un incident sur ces terres lointaines et scabreuses.

La principale question que se pose naturellement un assuré prospectif, un « prospect », éventuellement séduit par cette combinaison, c'est de savoir quelles garanties il va obtenir en échange de sa prime. Celles de la police « Alpha » sont très importantes. Elles couvrent toute la responsabilité civile de l'assuré à l'égard de tiers, y compris les passagers à titre gratuit de sa voiture, qu'il la conduise lui-même ou qu'il l'ait confiée à un autre conducteur, et quelque usage qu'il en fasse, à l'exclusion cependant d'un usage strictement commercial, par exemple comme voiture de louage ou pour des tournées d'affaires, ou la visite systématique d'une clientèle : bref l'usage couvert par la police « Alpha » correspond à ce que le tarif français nomme « affaires » ou « commerce ».

La traction d'une caravane et la participation à un rally d'amateurs sont également incluses sans supplément.

La police couvre tous les dommages au véhicule assuré y compris le vol, l'incendie et le bris des glaces. La franchise s'applique seulement dans le cas où le dommage résulte d'une

collision, à la différence de la franchise prévue en France pour la « tierce complète avec franchise » qui s'applique à tous les dommages et dans tous les cas, sauf au vol et à l'incendie.

Les effets personnels sont aussi garantis, jusqu'à un maximum de 50 livres (667 F), sans application de la franchise.

La police offre en outre à l'assuré et à son conjoint une petite assurance individuelle contre les accidents, jusqu'à concurrence de 1 000 livres au maximum (13 330 F) et, jusqu'au même maximum, elle couvre les frais de défense juridique de l'assuré.

La *Midland Northern and Scottish* se flatte que la police « Alpha » est la première, voire la seule, écrite en anglais intelligible pour tout le monde, et débarrassée de tout jargon juridique.

Quoi qu'il en soit, la police Alpha est un grand succès commercial ([5]). Dès la première année, du 1er avril 1968 au 1er avril 1969, elle a été souscrite par quelque 55 000 assurés, qui se trouvaient déjà 75 000 au 1er juillet 1969, et seront très probablement 115 000, ou plus, lors du second anniversaire de la police. La plupart des assurés ont adhéré directement à la police Alpha, sans l'intermédiaire d'un agent ou d'un courtier. La prime moyenne est de 18 livres, ce qui correspond à la prime de 30 ans.

D'autres sociétés ont naturellement profité, elles aussi, de la suppression du tarif pour lancer de nouvelles formules.

La *Royal Insurance* par exemple, propose une police du même genre que l'Alpha, dite « Economy Policy », mais beaucoup moins libérale. Elle *exclut* en effet tous les assurés âgés de plus de 65 ans, ou de moins de 25 ans, ainsi que tous ceux qui ont déclaré un accident dans les douze mois précédant la souscription, sans compter tous ceux qui ont obtenu leur permis depuis moins d'un an : bref les trop jeunes, les trop vieux, les trop novices et les suspects. Mais les exclusions ne s'arrêtent pas à la personne même des assurés : sont aussi *exclus* tous les véhicules dont la cylindrée dépasse 1 800 cc, et, parmi ceux dont la cylindrée est moindre, l'Economy Policy exclut encore toutes les voitures de sport, toutes celles de Grand Tourisme (G. T.) et toutes celles dont le moteur comporte un double arbre à cames en tête, sans compter toutes celles dont le propriétaire aurait l'idée saugrenue de parcourir plus de 7 500 milles par an (12 100 km).

Quant aux farfelus qui prétendraient aller sur le Continent, ils doivent s'attendre à payer une surprime selon la durée du voyage et les pays parcourus.

Compte tenu de toutes ces exclusions et restrictions le tarif de l'Economy Policy ne dépend plus explicitement de l'âge de l'assuré, ou du conducteur : il se borne à répartir les véhicules en trois groupes et trois zones géographiques A, B et C, de sorte que ce tableau de *neuf* primes peut être facilement reproduit ici, en francs français naturellement :

TABLEAU II

Economy Policy : Primes annuelles

(en francs)

	Zone A	Zone B	Zone C
Moteurs :			
jusqu'à 1 190 cc	133 F	167 F	227 F
de 1 191 à 1 500 cc	160 F	200 F	273 F
de 1 501 à 1 800 cc	213 F	267 F	360 F
Si la voiture n'est pas abritée dans un garage pendant la nuit, ajoutez	7 F	13 F	27 F

5. *Cf. Post Magazine, Insurance Monitor*, 10 July, 1969.

Une particularité assez piquante de ce tarif est, comme on peut le constater, de prévoir une majoration de prime applicable aux voitures qui ont la mauvaise habitude de passer la nuit dehors. A noter que la zone C inclut, notamment, Londres (secteur postal) Birmingham, Glasgow, Liverpool et Manchester : bref c'est l'équivalent de la zone 5 du tarif français. Quant aux zones A et B elles se partagent nos zones 1, 2, 3 et 4. Le Grand Londres, c'est-à-dire la banlieue, est en zone B.

Pas plus que les primes, la franchise en cas d'accidents ne varie avec l'âge : elle est uniformément fixée à 15 livres, c'est-à-dire 200 F.

Quant aux garanties offertes elles sont assez voisines quoique peut être parfois moins complètes que celle de la police Alpha; il serait fastidieux d'y revenir.

D'autres sociétés britanniques d'assurances ne peuvent se résoudre à renoncer à la traditionnelle méthode du bonus : simplement elles l'augmentent. Par exemple le Groupe *Bradford Penine Insurance* a lancé une nouvelle police dite « 345 » parce qu'elle répartit les assurés et leurs voitures en *trois* zones géographiques, *quatre* groupes de moteurs et *cinq* groupes d'âges. Mais la « 345 » conserve la méthode du bonus qu'elle porte à 33,5 % pour une année sans déclaration de sinistre et à 60 % pour *trois* années sans déclaration. L'inconvénient de cette méthode est souligné par la *Sun Alliance and London :*

« Après quatre ans de non déclaration vous l'avez enfin votre fameux bonus. Et maintenant vous ne pouvez plus vous permettre de déclarer un seul sinistre, cela vous coûterait trop cher. Laissez donc tomber le bonus pour adhérer au Motorplan. »

La police dite « Motorplan » proposée par la Sun Alliance est uniquement basée sur l'âge et une franchise à la base de 15 livres (200 F). Pour être admis les postulants doivent avoir vingt-cinq ans, ou plus, et n'avoir pas *déclaré* d'accident depuis quatre ans, ou seulement depuis *trois* ans s'ils ont plus de 30 ans.

Une autre personne que l'assuré peut conduire la voiture de tourisme lui appartenant, par exemple son fils, sa fille ou sa femme, mais dans le cas où cette autre personne aurait moins de vingt-cinq ans, la franchise est accrue : elle est portée à 25 livres (333 F) si le conducteur occasionnel est âgé de 21 à 24 ans, pour atteindre même 50 livres (666 F) s'il est plus jeune.

Sont exclues les voitures de compétition, de sport, les « commerciales » et les Land-Rover.

La tarification comporte quatre zones géographiques. Pour ne citer qu'un exemple la prime annuelle d'une Morris 1100 (analogue à une Simca 1100 ou une Peugeot 204) varie de 8 livres 10 shillings (113 F) à 14 livres (187 F) selon les zones.

Quant aux garanties elles sont analogues à celles offertes par les autres combinaisons concurrentes du même genre, c'est-à-dire qu'elles sont assez complètes.

L'Association Automobile britannique a prévu également une formule originale : ses membres âgés de 25 ans ou plus, s'ils n'ont pas déclaré de sinistre pendant les quatre années précédentes, peuvent s'assurer en payant deux primes annuelles d'avance : s'ils n'ont pas de sinistres pendant ce temps, ils obtiennent une troisième année gratuite. La franchise est fixée à 200 F comme de coutume. Si à l'expiration des deux premières années ils ont déclaré un sinistre, ils peuvent s'assurer pour une troisième année à tarif réduit.

La *Fortress*, l'une des sociétés appartenant au très important groupe du Phoenix, applique une idée assez nouvelle et très intéressante ([6]) : au lieu de ne retenir, comme élément de tarification, *que* les caractéristiques de l'assuré *et* de sa voiture, elle tient compte *aussi* du

6. La même idée est aussi appliquée par une société française.

kilométrage parcouru par la voiture assurée. A cet effet elle classe d'abord les assurés en *deux* groupes d'âges (de 21 ans à 24 ans, puis 25 ans et au-dessus) ensuite les véhicules selon *trois* groupes de moteurs (jusqu'à 1 500 cc, de 1 501 à 1 800 cc et de 1 801 à 2 200 cc), enfin elle distingue *quatre* zones géographiques. Mais, et c'est là l'innovation, pour chaque groupe d'âges et chaque groupe de véhicules dans chaque zone géographique, la société prévoit trois primes distinctes selon que la voiture assurée doit parcourir moins de 8 850 km par an, ou de 8 850 à 16 100 km ou plus de 16 100 km.

Pour justifier sa place dans l'une des trois tranches de kilométrage, l'assuré doit simplement communiquer dans sa proposition les renseignements qui en France figurent sur la carte grise, et mentionner aussi le kilométrage relevé sur le compteur de vitesse : la Compagnie connaît ainsi le parcours annuel moyen effectué par la voiture depuis sa première mise en service. De plus le compteur de vitesse est en principe vérifié lors de chaque déclaration d'accident.

Ne peuvent être acceptés dans cette combinaison que les postulants âgés de 21 ans, ou plus, qui n'ont pas déclaré d'accidents depuis au moins trois ans, et dont la voiture n'a pas une cylindrée supérieure à 2 200 cc. Une franchise de 200 F est stipulée, comme dans les autres formules récentes, pour les dommages survenus à la voiture; mais lorsque, au moment d'un accident, celle-ci était conduite par une autre personne que l'assuré, la franchise sur dommage peut être portée à 333 F si le *conducteur* avait son permis depuis moins de douze mois, ou s'il était âgé de moins de 25 ans; et la franchise peut même atteindre 667 F si, au moment de l'accident le conducteur était âgé de moins de 21 ans.

Le tableau III ci-contre résume la tarification de la Fortress Policy, en indiquant en francs français le montant des *cent quarante-quatre primes* qu'elle propose pour l'assurance des voitures de tourisme de cylindrée égale ou inférieure à 2 200 cc. Les garanties offertes par cette police sont très voisines de celles des autres formules britanniques récentes : elles correspondent donc plus ou moins à la somme de celles que l'on nomme en France « promenade-affaires », « vol-incendie », « tierce complète avec franchise », à quoi s'ajoute une petite « individuelle-accidents » pour l'assuré et son conjoint.

La Fortress, comme plusieurs de ses concurrentes, se flatte que sa police est rédigée en une langue simple et facile à comprendre par tous : il semble que, selon leur propre opinion, les sociétés anglaises d'assurances aient fait récemment beaucoup de progrès en anglais. C'est que la clarté du langage et la simplicité des tarifs sont une condition absolument nécessaire pour atteindre un des buts, implicite mais évident, que s'assignent la plupart des nouvelles formules britanniques d'assurances. Il s'agit clairement de réduire, voire de supprimer l'intervention des intermédiaires, agents ou courtiers, et par conséquent de réduire ou supprimer leurs commissions.

La publicité des nouvelles formules est donc faite directement par le siège social dans la presse britannique, et chaque texte publicitaire inclut en général un « coupon-réponse », en deux parties, à retourner directement *au siège*. La première partie est en fait une proposition simplifiée d'assurance donnant les renseignements nécessaires à l'établissement de la prime annuelle, dont le calcul est tellement simple que le proposant peut l'effectuer lui-même, sans l'aide d'aucun agent ou courtier; il peut par conséquent établir le chèque correspondant à la prime annuelle et l'adresser directement au siège social, en même temps que la proposition. S'il désire payer sa prime par trimestre, ou même par mois, le proposant remplit la deuxième partie du coupon : c'est un ordre à son banquier de virer d'office, au siège social, les fractions trimestrielles ou mensuelles de la prime au fur et à mesure de leurs échéances.

Quant aux sinistres, ils sont liquidés par des bureaux régionaux (« branch offices »),

TABLEAU III

Tarif de la Fortress Policy (1)

Assurés âgés de plus de 24 ans							Supplément de 21 à 24 ans
Moteur	Kilométrage annuel	Fractionnement de la prime	Zone 1 (2)	Zone 2	Zone 3	Zone 4 (2)	Toutes zones
Jusqu'à 1 500 cc	Jusqu'à 8 850 km	*a*) Annuelle	104	131	157	184	40
		b) Trimestrielle	120	147	173	203	43
	De 8 850 à 16 100 km	*a*) Annuelle	144	177	217	264	53
		b) Trimestrielle	160	195	237	285	56
	Plus de 16 100 km	*a*) Annuelle	184	224	277	344	80
		b) Trimestrielle	203	245	299	371	85
De 1 501 à 1 800 cc	Jusqu'à 8 850 km	*a*) Annuelle	153	187	227	273	53
		b) Trimestrielle	171	205	248	296	56
	De 8 850 à 16 100 km	*a*) Annuelle	200	240	287	353	67
		b) Trimestrielle	219	261	309	381	70
	Plus de 16 100 km	*a*) Annuelle	247	293	346	433	93
		b) Trimestrielle	267	317	373	469	98
De 1 801 à 2 200 cc	Jusqu'à 8 850 km	*a*) Annuelle	187	233	287	346	67
		b) Trimestrielle	205	253	309	373	70
	De 8 850 à 16 100 km	*a*) Annuelle	240	287	353	440	80
		b) Trimestrielle	261	309	381	472	83
	Plus de 16 100 km	*a*) Annuelle	287	340	420	533	107
		b) Trimestrielle	309	365	451	568	112

1. Arrondi à moins d'un franc près.
2. La zone 1 correspond à nos « communes rurales », la zone 4 se limite à Londres proprement dit et Glasgow (à l'exclusion du « Grand Londres », c'est-à-dire de la banlieue, qui est en zone 3).

dotés d'un personnel appointé par la Compagnie, et non point par des « agences » rémunérées à la commission. Ces bureaux régionaux semblent maintenant fort nombreux : la Royal, par exemple, dans sa publicité pour l'Economy Policy, se flatte d'en avoir plus de trois cents en Grande-Bretagne. La Midland Northern and Scottish, comme suite au lancement de sa police Alpha, s'est empressée de créer, un peu partout en Angleterre, des « claims offices » (bureaux de sinistres), pour liquider les sinistres aux lieux mêmes où ils surviennent.

II — ESSAI DE COMPARAISON ENTRE LES TARIFS ANGLAIS ET FRANÇAIS

La clarté et la simplicité des nouvelles formules anglaises les distinguent heureusement des méandres assez kafkaïens du tarif français actuellement applicable aux véhicules de « première catégorie », c'est-à-dire, principalement, aux voitures de tourisme.

Ce n'est pas ici le lieu de critiquer en détail ce tarif, ce n'est surtout pas le moment, puisqu'il vit ses dernières semaines et qu'il sera bientôt remplacé par un nouveau tarif assez profondément différent. L'extraordinaire complexité du tarif français actuel n'est d'ailleurs pas entièrement imputable à nos assureurs : elle s'explique en grande partie par les pressions qu'ont exercées sur eux et de tous côtés, au fil des ans, diverses corporations et

divers intérêts, jusqu'à rendre le tarif d'autant plus touffu que ces pressions étaient plus nombreuses et plus contradictoires.

Mais, l'objet même de cette communication étant d'instituer des comparaisons entre certaines tarifications anglaises et le tarif français au cours du dernier trimestre 1969, il convient de préciser au moins sommairement, la structure de ce tarif, si complexe et si transitoire soit-elle, ne serait-ce que pour l'intelligence du calcul numérique des primes qui seront ensuite proposées à titre d'exemple.

Alors que les nouvelles combinaisons anglaises se contentent fort bien de classer les assurés, d'après l'âge, en quelques catégories, quatre ou cinq en général, le tarif actuel, s'inspirant sans doute du Kama-Soutra, ne distingue pas moins de *trente* positions pour l'assuré dans le couple qu'il forme avec sa voiture, chacune étant repérée par un « numéro d'usage » de 1 à 30. Le numéro 1 est en principe offert aux plus sages curés de campagne, qui sont censés conduire « à la papa », tandis que notre bouillante jeunesse, pour ses exercices plus compliqués, se voit allouer le numéro 30 ou les numéros voisins, avec, naturellement, des tarifs en rapport. Trois ou quatre groupes de véhicules suffisent aux Anglais pour tenir compte de l'extrême diversité des marques et des modèles, mais notre tarif croit devoir en distinguer *seize*, et même soixante-quatre parce que, pour certaines assurances « dommages » (bris de glaces et « tierces »), chaque groupe de véhicules est encore subdivisé en quatre classes A, M, B et C ([7]). Enfin les *cinq* zones géographiques, prévues par le tarif français (contre trois ou quatre dans les nouvelles formules anglaises), sont elles-mêmes subdivisées en « communes urbaines », « communes rurales » et, pour ne rien oublier, « communes *semi*-rurales ». Mais les cinq zones apparaissent seules comme facteurs distincts de tarification, les communes, rurales et autres, étant prises en compte dans les trente « numéros d'usage ». Tout cela combiné aboutit déjà, pour la seule assurance obligatoire, à *deux mille quatre cents* primes différentes ([8]), ou plutôt à *quatre mille huit cents*, puisqu'une prime légèrement réduite est applicable dans chaque cas lorsque l'assurance légale se trouve limitée, sur demande de l'assuré, à 500 000 F seulement. Mais à vrai dire les quatre mille huit cents, par un prompt renfort, se trouvent bientôt *seize mille huit cents* ([9]) sous l'effet de cinq « franchises à la base » qui entraînent dix abattements de chaque prime correspondante de la garantie légale illimitée, cinq dans les zones 1, 2, 3 et 4, et cinq autres, différentes, en zone 5. Ces cinq franchises s'entendent naturellement en sus des deux franchises affectant les « numéros d'usage », la « franchise d'âge » et la « franchise pour conducteur dénommé », dont il sera question ci-après. Enfin les primes du tarif sont en principe payables annuellement, mais, moyennant suppléments, elles peuvent être fractionnées par semestres ou trimestres ([10]) de sorte que, finalement, plus de *cinquante mille* primes différentes sont ainsi proposées pour l'assurance légale pure et simple, sans aucune garantie accessoire.

Il ne s'agit là que des primes prévues pour assurés normaux, sans mauvais antécédents. Les « risques tarés », c'est-à-dire les postulants, qui ont déclaré deux sinistres ou plus durant les deux années précédant la souscription de leur police ([11]), sont sujets à des majorations dont le « plafond » ne peut cependant pas excéder le triple de la prime normale correspondante. Si donc la prime normale est assez élevée pour dépasser le plafond, il n'y a pas de majoration

7. Les primes des véhicules des classes M, B et C sont majorées par rapport à celles de la classe A, respectivement de 15 %, 30 % et 50 %.

8. $30 \times 16 \times 5 \times = 2\,400$.

9. Seules les primes de la garantie illimitée sont susceptibles des cinq franchises. Donc : $2\,400 + 6 \times 2\,400 = 16\,800$.

10. Dans les nouvelles formules anglaises les primes trimestrielles ou même mensuelles sont payées directement par prélèvement d'office sur le compte bancaire de l'assuré.

11. Il est stipulé que chaque sinistre « corporel » compte double.

du tout, mais si elle se trouve être inférieure au plafond elle peut subir jusqu'à six majorations successives et différentes selon le nombre de sinistres antérieurement déclarés durant la période de référence.

Outre la garantie légale, strictement obligatoire, les propriétaires de voitures de tourisme peuvent aussi, par des clauses accessoires, confier à leur assureur le soin de leur défense juridique et le recouvrement des recours qui peuvent leur être dus; ils peuvent aussi s'assurer contre le vol et l'incendie de leur voiture, et/ou contre le bris des glaces, y compris le pare-brise. Il faut noter que les primes de ces deux garanties varient selon quinze tranches de valeurs à neuf, et leur calcul, dans ces « tranches », est basé sur une valeur à neuf fictive qui est la valeur moyenne de la tranche, et non pas de la valeur à neuf selon le constructeur. En fait les quinze tranches sont seize car au-delà d'une valeur à neuf de 53 000 F, qui est la limite supérieure de la quinzième tranche, les voitures les plus chères sont tarifées sur la base de leur valeur à neuf réelle. La prime, pour le vol et l'incendie, est fixée à 6 $^{0}/_{00}$ de la valeur à neuf, fictive ou réelle, mais elle est réduite de moitié pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge. La garantie bris des glaces varie elle aussi selon les seize tranches, mais dans chacune il peut y avoir quatre primes, selon les classes A, M, B, C.

Naturellement *chacune* des primes de l'assurance légale « pure et simple » peut être assortie, au choix, d'une seule garantie accessoire, ou bien de deux d'entre elles, ou de toutes les trois à la fois. Dans les exemples cités ci-après on ne retiendra qu'une seule garantie accessoire, la garantie vol-incendie, parce que la « défense juridique » et le bris des glaces sont des risques inclus dans la couverture offerte par la « tierce » que l'assuré français, choisi comme exemple, sera supposé souscrire à l'instar de ses homologues anglais.

Si en effet, comme dans les nouvelles formules anglaises, un assuré souhaite garantir, outre le vol et l'incendie, les autres dommages pouvant survenir à son véhicule il peut hésiter entre la « tierce classique » ou « tierce complète », affectée ou non de vingt-huit franchises différentes, et cinq formes de « tierce collision », dont l'une, la « tierce collision valeur vénale » peut être affectée, ou non, de quatorze franchises distinctes, chacune de ces combinaisons donnant lieu à quatre taux différents puisque chacun des seize groupes de véhicules est subdivisé en quatre classes A, M, B et C. Il faut d'ailleurs noter que chaque prime « tierce » s'obtient par l'addition de deux portions de prime, l'une qualifiée de fixe, varie selon les quatre classes, les cinq zones et les seize groupes, tandis que la seconde dite variable, dépend des seize « tranches » de valeur à neuf déjà utilisées pour calculer la prime des garanties vol et bris des glaces.

Cette exploration des structures du tarif actuel, pour superficielle qu'elle soit, laisse apparaître cependant deux faits d'importance.

Et tout d'abord, alors que plusieurs des nouvelles formules anglaises tendent à l'élimination des intermédiaires, l'extraordinaire complexité du tarif français impose tout au contraire, impose inéluctablement, l'intervention d'un agent ou d'un courtier. Un « assuré moyen », ne peut que se perdre et s'enliser dans les quelque cent pages de textes et de tableaux numériques, d'ailleurs assez fréquemment modifiés, qui s'offrent à ses perplexités.

Le second fait risque d'être un peu dissimulé par la floraison quasi tropicale des finesses, détails, fioritures et superstructures du tarif actuel : il est cependant très certain qu'il s'inspire d'une philosophie de l'assurance « auto » assez voisine de celle qui imbibe les nouvelles polices anglaises.

L'essentiel en est que, désormais, dans l'un et l'autre pays, le conducteur paraît devoir mériter *a priori* au moins autant d'attention que sa voiture, si ce n'est plus. Les « jeunes conducteurs » sont également suspects des deux côtés de la Manche, et les voitures

de sport ne sont pas plus appréciées au nord qu'au sud. Les jeunes gens qui prétendent conduire une Jaguar, ou une Alpine, ou une Ferrari, dans les rues de Londres ou de Paris, ont déjà dû comprendre que « cela va être leur fête ». Pour commencer les assureurs français leur ont réservé le petit enfer des numéros trente et avoisinants, où ils paient une surprime de 50 % à 150 % par rapport aux conducteurs âgés de plus de trente ans, dotés de « bons antécédents », qui souscrivent par exemple « une promenade salarié » avec la franchise d'âge. D'ailleurs dans les deux pays la pratique de la franchise à la base se répand de plus en plus : elle est même souvent plus élevée en France qu'en Grande-Bretagne.

Tel étant le double enseignement qu'impose la simple comparaison des structures de tarification, il reste maintenant à comparer numériquement, pendant le dernier trimestre de 1969, les primes du tarif français à celles des nouvelles polices anglaises. A cet effet le plus simple est de calculer les primes que devrait payer un assuré français et parisien (Zone 5 U), âgé de 31 ans au moins, qui se trouverait à peu près dans le même cas qu'un assuré britannique et londonien souscripteur d'une des nouvelles formules anglaises. Autrement dit notre assuré parisien a de bons antécédents, c'est-à-dire qu'il n'a pas déclaré de sinistres depuis deux ans au moins, et il souscrit une police couvrant sa responsabilité civile illimitée, le vol et l'incendie de sa voiture, ainsi que la réparation de tous autres dommages matériels (tierce complète). Il accepte, aussi bien pour la responsabilité civile que pour la tierce, une « franchise d'âge » de 500 F qui ne reste à sa charge que si la voiture assurée était, au moment de l'accident, conduite par un célibataire âgé de moins de vingt-cinq ans, ou par toute autre personne titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans. Outre cette franchise d'âge notre assuré accepte encore une franchise générale de 200 F tant sur la responsabilité civile que sur la tierce : cependant, en ce qui concerne cette dernière garantie la franchise est portée au minimum le plus voisin de 200 F lorsque le tarif prévoit que la franchise minima doit être supérieure à 200 F.

Bref en cas d'accident impliquant le véhicule assuré la franchise globale sera au moins de 700 F si la voiture était conduite par un jeune conducteur, ou une personne novice; mais elle se réduira à 200 F, ou au minimum tarifaire le plus voisin, dans le cas d'un accident impliquant un conducteur plus âgé ou moins novice. Aucune franchise ne s'applique en cas de vol ou d'incendie.

Ainsi notre assuré-témoin se trouve avoir souscrit *à peu près* les mêmes garanties avec *à peu près* les mêmes franchises et limitations que son homologue britannique souscripteur d'une police Alpha, ou de l'Economy Policy, ou d'une police de la Fortress.

Dans ces conditions il reçoit le « numéro d'usage » 24 qui, en raison de ses « bons antécédents » se trouve réduit à 22.

Il reste maintenant à calculer la prime qu'il devrait payer selon le véhicule assuré. A cet effet six cas seront proposés, en supposant notre assuré successivement propriétaire d'une des douze voitures ci-après :

— DS 21 à injection;
— Renault 16 TS ou 504 Peugeot ou Citroën DS spéciale;
— 204 Peugeot ou Simca 1100 ou Renault 12;
— Ami 8 Citroen ou Renault 6;
— Renault 4 ou Dyane 6 Luxe;
— Citroën 2 CV, sans embrayage centrifuge.

Le calcul des primes correspondantes est alors résumé dans le tableau IV ci-après.

Tableau IV

Comparaison numérique des primes

	DS 21 injection	Renault TS 504 Peugeot DS spéciale	204 Peugeot 1100 Simca Renault 12	Ami 8 Renault 6	Renault 4 Dyane 6 (luxe)	2 CV Citroën
Groupe et classe	13 M	11 A	9 A	7 A	5 A	2 A
Valeur à neuf du tarif	21 500	14 000	10 250	8 750	6 500	5 500
(1) Responsabilité civile illimitée avec franchise d'âge, classe A	1 173	1 025	815	713	624	509
(2) Franchise contractuelle de 200 F (abattement de 11,50 %)	— 135	— 118	— 94	— 82	— 72	— 59
(3) Prime totale de responsabilité civile	1 038	907	721	631	552	450
(4) Tierce complète en classe A						
a) 1re portion de prime, dite fixe	1 075	948	768	681	605	507
b) 2e portion, dite variable (33 ‰ de la valeur à neuf)	710	421	308	264	196	166
(5) Majoration classe M (15 %)	268					
	2 053	1 369	1 076	945	801	673
(6*a*) Franchise de 200 F						
— abattement de 42 %						— 283
— abattement de 38 %					— 304	
— abattement de 32 %				— 302		
(6*b*) Franchise de 2 % de la valeur à neuf (abattement de 30 %)	— 616	— 411	— 323			
(7) Prime tierce complète avec franchise	1 437	958	753	643	497	390
(8) Vol-Incendie (6 ‰ de valeur à neuf)	129	84	62	53	39	33
(9) *Prime annuelle totale* (3) + (7) + (8)	2 604	1 949	1 536	1 327	1 088	873
(10) *Prime annuelle payable par trimestre* (9) × 1,04 =	2 708	2 027	1 597	1 380	1 132	908
(11) Primes Alpha	200	200	200	200	200	200
(12) Rapport 100 (11) : (10) %	7,4 %	9,9 %	12,5 %	14,5 %	17,7 %	22,0 %
(13) Economy Policy (voitures restant dehors la nuit)	non	387	254	254	254	254
(14) Rapport 100 (13) : (10) %	non	19,1 %	14,6 %	18,4 %	22,4 %	28,0 %
(15) Fortress : de 8 850 à 16 100 km	472	381	285	285	285	285
(16) Rapport 100 (15) : (10) %	17,4 %	18,8 %	17,8 %	20,7 %	25,2 %	31,4 %
(17) Fontress : au-delà de 16 100 km	568	469	371	371	371	371
(18) Rapport 100 (17) : (10) %	21,0 %	23,1 %	23,2 %	26,9 %	32,8 %	40,9 %

Ce tableau montre qu'une DS 21 à injection lorsqu'elle appartient à un résident anglais, peut circuler en Grande-Bretagne, et même s'en évader pendant les vacances, en ne payant qu'une prime variant entre le *quatorzième* et le *cinquième* de celle qui est requise en France. Le propriétaire français de la même voiture, immatriculée en France est d'ailleurs plus mal servi que son homologue anglais, quoiqu'il paye de cinq à quatorze fois plus : la prime de 2 708 F calculée au tableau IV n'inclut en effet aucune individuelle accident, ni la perte ou le vol des effets personnels, ni la suppression de la franchise en cas de bris de glaces, et cette franchise pour la tierce, est au minimum de 430 F, alors que son minimum en Grande-Bretagne varie de 133 F (Alpha) à 200 F (Fortress, Motorplan, etc.).

L'écart entre les deux tarifications est notablement moindre pour une 2 CV Citroën sans embrayage centrifuge : les trois primes anglaises retenues comme exemples varient de 22 % à 40,9 % de la prime française, ce qui signifie que le propriétaire français d'une 2 CV paye environ deux fois et demie à quatre fois plus que s'il résidait en Grande-Bretagne.

Si l'on considère comme le risque moyen type celui d'un propriétaire de 204, ou d'une Simca 1100, ou d'une Renault 12, on voit que ce risque moyen coûte en France cinq à huit fois plus qu'en Grande-Bretagne.

L'existence d'écarts relatifs de 1 à 14, ou même de 1 à 3, entre des tarifications basées sur les *mêmes principes* incite tout naturellement à rechercher s'il existe certains facteurs techniques dont l'incidence varie suffisamment dans les deux pays pour expliquer de pareilles différences.

III — Recherche d'une explication

L'extrême modicité des nouvelles primes anglaises par rapport à celle du tarif français est donc un fait aussi certain que troublant. Pourquoi, oui pourquoi un écart aussi extraordinaire?

L'effort de diviser cette difficulté « en autant de parcelles qu'il se peut et qu'il est requis pour la mieux résoudre » doit naturellement commencer par l'élimination des facteurs (des « parcelles » comme disait Descartes) qui certainement n'influent pas, ou n'influent que peu sur l'écart constaté, soit parce qu'ils sont purement imaginaires soit parce que leur incidence reste relativement faible.

Et pour commencer il faut éliminer l'hypothèse, qui se présente tout naturellement à l'esprit, d'une grossière erreur de tarification de la part des assureurs anglais. Le compte des résultats de la police « Alpha », pendant la première année d'exploitation, reproduit dans le tableau V ci-après, prouve assez que le tarif est correct dans l'ensemble.

Tableau V

Compte d'exploitation « Alpha » du 1er avril 1968 au 1er avril 1969

(en livres sterling)

	Débit	Crédit	% des primes
Primes brutes		1 008 481	
Cessions en réassurance	41 550		4,1 %
Frais d'acquisition (publicité et commissions)	143 397		14,2 %
Frais généraux	95 800		9,5 %
Sinistres (payés, restant à payer, provision pour risques en cours)	717 534		71,1 %
Profit de l'exercice	10 200		1,1 %

Ce compte met aussi en évidence un autre trait commun à la philosophie professionnelle des assureurs au nord comme au sud de la Manche : le calcul du bénéfice se pratique purement et simplement en déduisant des primes tous les frais et toutes les charges.

Or les « réserves techniques » (sinistres à régler et risques en cours), c'est-à-dire, en définitive, les dettes à moyen terme d'une compagnie d'assurances envers ses assurés, nécessitent le placement d'une grosse partie des primes, et ces placements donnent des revenus importants qui s'ajoutent naturellement au bénéfice, un peu sec, annoncé par M. P. I. W. Volkers, l'animateur responsable de la « révolution Alpha ». Il ne paraît pas exagéré de penser que, dans son cas, le revenu des placements représente au moins autant que le bénéfice, dit technique, qu'il annonce, et que de ce fait le bénéfice total d'Alpha pourrait bien s'élever en réalité à quelque 2 à 3 % des primes.

C'est dire que les autres polices nouvelles (Economy Policy, Fortress, Motorplan, etc.) doivent normalement produire un profit encore plus important puisque leurs primes sont plus élevées.

En tout cas il n'y a rien là qui puisse étayer l'hypothèse d'une grossière erreur de tarification : c'est une de ces idées d'autant plus trompeuses qu'elles paraissent vraisemblables, ce qui ne les empêche pas d'être fausses.

Mais, objectera-t-on, n'est-il pas exact que les principales sociétés britanniques, y compris certaines de celles qui pratiquent les nouvelles formules, ont annoncé récemment un relèvement prochain de leurs tarifs, de l'ordre de 10 à 15 % *en moyenne*?

Certes « la lune de miel d'après le tarif est terminée *(the post tariff honeymoon is over)* » comme disait récemment un courtier britannique, mais qu'est-ce que cela prouve? Rien n'empêche des commerçants, qui ne sont pas, et ne doivent pas être des philanthropes, d'essayer d'accroître leurs profits lorsque la conjoncture s'y prête. Et d'ailleurs cette hausse des tarifs anglais ne réduira sans doute pas l'écart entre les primes anglaises et françaises puisque le nouveau tarif français, qui sera prochainement mis à l'essai, augmentera aussi nos propres primes : toute la presse nous l'a prédit y compris *Le Canard Enchaîné.*

Une autre « parcelle de la difficulté », qui paraît tout à fait subsidiaire, est la différence du régime juridique de la faute en Grande-Bretagne et en France. Qu'une faute de l'homme puisse être présumée d'office et sans preuve, comme c'est le cas chez nous, paraît à nos voisins presqu'une indécence juridique : en conséquence c'est à la victime à prouver la faute du conducteur adverse, tandis que chez nous, tout au contraire, c'est au conducteur impliqué à prouver la faute de la victime ou des victimes. Mais ce déplacement du fardeau de la preuve, qui passe de babord à tribord en traversant la Manche, ne paraît tout de même pas capable de secouer un tarif au point d'en multiplier les primes par quatre, par huit, par dix, par quatorze !

Les nombreuses limitations de vitesse en Grande-Bretagne, les nombreux « stops », les « demi-stops » plus nombreux encore, les passages protégés, qui sont presque sacrés, la preuve testimoniale largement admise et volontiers offerte et surtout la notion, indéfiniment extensible, de « careless driving [12] », tout cela ne peut qu'alléger singulièrement le fardeau de la preuve, et réduit les différences juridiques, théoriquement capitales, à de simples manifestations folkloriques sans grande importance pratique.

La prétendue exclusion des jeunes conducteurs doit être aussi éliminée comme explication valable des énormes écarts de tarification entre la Grande-Bretagne et la France, tout simplement parce que les jeunes conducteurs n'y sont exclus ni en droit ni en fait : ils sont seulement *pénalisés* par une prime et/ou une franchise variable, d'autant plus élevée que le conducteur est plus jeune. Les exemples qui ont été donnés prouvent assez que la pénalisation des jeunes conducteurs n'est pas moindre en France qu'en Grande-Bretagne : elle est plutôt pire dans notre pays.

La différence des commissions entre les deux pays est encore « une parcelle de la difficulté » beaucoup plus apparente que réelle. Il est bien vrai que les commissions payées en Grande-Bretagne sont souvent moindres qu'en France. Les agents perçoivent généralement entre 7,5 et 10 % des primes, les courtiers souvent 15 % tandis qu'en France, depuis le 1er janvier 1970, les sociétés payent au maximum 18 % à leurs agents et 12,5 % aux courtiers, tout au moins en ce qui concerne les véhicules de tourisme et les « deux roues [13] ».

12. Est considéré comme « careless driving » toute conduite d'un véhicule *without due care and attention, or without reasonable consideration for other persons using the road (1960 Traffic Act.)* (sans précaution et sans vigilance, ou sans égard raisonnable pour les autres personnes utilisant la route). A noter que si un automobiliste peut être, et très facilement, « convaincu » de *careless driving*, la loi ne prévoit nullement pour les piétons le délit de « careless walking » : cette dissymétrie au détriment du conducteur d'une voiture revient en pratique, et à très peu près, à la présomption de faute, quoique, en théorie les deux notions soient diamétralement opposées.

13. Arrêté du 14 décembre 1964, *J. O.* du 16 décembre 1964.

Mais il faut bien noter qu'en Grande-Bretagne les agents anglais, à la différence de leurs collègues français, n'effectuent pas des travaux importants de gestion, et notamment ne participent pas à la liquidation des sinistres : les compagnies anglaises ont donc des bureaux régionaux (« branch offices » ou « claims offices ») qu'elles appointent spécialement à cet effet. Et naturellement les frais de ces bureaux, s'ils n'affectent pas les commissions, alourdissent d'autant les frais d'administration, généralement qualifiés de « généraux ». D'autre part la mise en œuvre des nouvelles formules exige de très gros frais de publicité. C'est pourquoi le total en Grande-Bretagne des *frais de gestion* (frais généraux + commissions) ne diffère pas autant qu'on pourrait croire du maximum autorisé en France, soit 28 % des primes ([14]).

Par exemple, pour reprendre le cas de l'Alpha, dont le compte d'exploitation est reproduit au tableau V, le total des frais généraux, des commissions et des frais de publicité, atteint 23,7 % des primes. Encore M. Volkers prend-il bien soin de prévenir que l'organisation d'un réseau de « claims offices » ne manquera pas de se répercuter sur les frais de gestion qui s'accroîtront probablement jusqu'à 27 ou 28 % pendant l'exercice 69, pour, espère-t-il, décroître ensuite et se stabiliser aux environs de 24 à 25 %.

Bref les fameuses différences de commissions se traduisent en définitive, et dans les meilleurs cas, par un allégement global des frais de gestion tout au plus égal à *quelques points pour cent* des primes. Il est bien vrai qu'un tel allégement peut influer de manière décisive sur les *résultats* de chaque exercice, jusqu'à doubler ou tripler les profits et dividendes des compagnies, mais il n'explique en rien des écarts de 1 à 14, ni même de 1 à 5 sur la tarification des primes.

Quelles sont donc alors les « parcelles de la difficulté » qui sont « requises pour la résoudre »? Deux d'entre elles s'imposent avec une évidence presque aveuglante : la différence très sensible du coût de la vie entre les deux pays, et la différence, véritablement extraordinaire, de la *gravité* des accidents. Un troisième facteur, beaucoup plus caché, dont l'incidence numérique reste très difficile à préciser, est l'extrême différence du montant des indemnités allouées par les Tribunaux en France et en Grande-Bretagne.

La différence du coût de la vie entre la Grande-Bretagne et la France peut se mesurer par la différence du coût de la consommation annuelle d'un Anglais moyen et d'un Français moyen. Le tableau VI ci-après indique, en unités monétaires nationales, puis en francs, la dépense annuelle moyenne de chaque individu, dans chacun des deux pays, pour sa consommation personnelle en 1968.

On voit donc qu'en 1968 chaque Anglais a dépensé en moyenne 5 270 F pour sa consommation personnelle, depuis le bébé rose et blond dans son berceau, jusqu'au vieux

TABLEAU VI

Dépense individuelle de consommation en 1968

	Consommation privée totale (en milliards d'unités monétaires)	Population en milieu d'année (millions)	Dépense individuelle moyenne (en unités monétaires nationales)	Dépense individuelle moyenne en francs (1 £ = 12 F)
Grande-Bretagne	24,3	55,3	439 £ 4 s	5 270
France	345,9	49,9	6 932 F	6 932

Source : *Bulletin mensuel de Statistique*, décembre 1969, Nations Unies, New York.

14. Arrêté du 26 novembre 1965, *J. O.* du 30 novembre 1965.

colonel retraité de l'Armée des Indes, dans son petit cottage du Kent ou du Sussex; mais chaque Français, lui, a dépensé 6 932 F, soit légèrement moins que le nouveau S. M. I. G.; ce qui signifie qu'il aurait pu, en Grande-Bretagne se procurer les mêmes commodités en dépensant 24 % *de moins*, ou si l'on préfère, qu'il était possible en Grande-Bretagne de se procurer, en moyenne, pour 76 centimes seulement ce qui coûtait un franc en France. Naturellement les choses ont un peu évolué depuis la dévaluation française du 8 août dernier : le coût de la vie en France a augmenté probablement de quelque 10 % depuis le milieu de 1968 jusqu'à fin 1969 et la consommation individuelle anglaise, convertie en francs dévalués, a nécessairement augmenté elle aussi de 12,5 %. Il en résulte qu'à la fin de 1969 le coût de la vie en Angleterre pouvait être estimé seulement à quelque 20 ou 22 % de moins qu'en France.

Ce fait expliquerait pleinement que les primes d'assurances anglaises des nouvelles formules fussent égales à quelque 80 % des primes françaises : le paradoxe est qu'elles ne dépassaient pas, le plus souvent, 10 à 30 %.

La différence qui subsiste peut encore s'expliquer, du moins en partie, par l'extrême différence du montant des indemnités allouées en France et en Grande-Bretagne ([15]). Des assureurs anglais ont confié à l'auteur leur stupeur de constater que, pour des sinistres de gravité analogue, les indemnités allouées par les tribunaux français sont deux à trois fois plus fortes qu'en Grande-Bretagne. Un fait assez caractéristique vient à l'appui de cette opinion. La loi anglaise sur l'assurance obligatoire automobile de 1930 *(1930 Road Traffic Act)* prévoit que chaque propriétaire de voiture peut s'affranchir de l'obligation légale d'assurance en déposant, entre les mains d'un comptable public désigné par la loi, un cautionnement de 15 000 livres soit 180 000 F en 1959. Par ailleurs notre propre loi de 1958 sur l'assurance obligatoire automobile, ou plutôt le décret d'application du 7 janvier 1959, précise, en son article 6, que « l'assurance doit être souscrite pour une somme d'au moins 500 000 F par véhicule et par sinistre ».

Le dépôt imposé par la loi anglaise qui représente évidemment dans l'esprit du législateur, le maximum possible d'une indemnité de responsabilité civile en Grande-Bretagne se trouvait donc bien compris en 1959 entre la moitié et le tiers de la limite supérieure admise en France puisqu'il était égal à 36 % de celle-ci.

Si donc cette proportion est retenue, il est possible de réduire de 60 % la prime responsabilité civile française, qui dans notre tableau IV représente en général approximativement la moitié de la prime totale : c'est dire que celle-ci peut être réduite de 30 %. Bref, si en France les indemnités allouées par les Tribunaux étaient égales en moyenne aux indemnités anglaises, les primes du tableau IV, déjà réduites à 80 % de leur montant pour tenir compte de la différence du coût de la vie pourraient être encore diminuées de 30 % et réduites par conséquent à 56 % de leur montant initial. Cela ne suffit évidemment pas puisque les primes des nouvelles formules anglaises varient le plus souvent entre 7 % et 40 % des primes du tarif français actuel; il reste donc encore à « expliquer » un écart assez important.

La première idée qui vient tout naturellement à l'esprit est que, si nos voisins peuvent offrir des primes très faibles, c'est tout bonnement parce qu'ils ont moins d'accidents que nous; et le premier examen des faits montre toute la fausseté d'une telle idée : c'est le contraire qui est vrai ! *Depuis quinze ans au moins, il y a plus de victimes d'accidents corporels en Grande-*

15. « Une étude faite sur les années 1952 à 1962 a montré que le coût moyen des sinistres corporels avait triplé alors que les salaires avaient doublé, le coût de la vie augmentant de 50 % (V. Rosset, *Le Tarif automobile*, in l'Argus, Journal International des Assurances, n° 5029 du 18 août 1968.)
Depuis 1962 la situation n'a fait que s'aggraver.

Bretagne qu'en France (*cf.* tableau VII). Il se peut qu'en 1970 l'égalité s'établisse à très peu près entre les deux pays mais cela ne rend pas plus pertinente l'explication par une différence du *nombre* des accidents en faveur de la Grande-Bretagne.

TABLEAU VII

Quelques données statistiques sur les accidents de la circulation

	1959 (1)		1967 (1)		1968 (1)		1969 (1)	
	France	G.-B.	France	G.-B.	France	G.-B.	France	G.-B.
Tués courts (2)	8 409		12 751		13 467			
Tués longs (2)			13 588		14 284		14 705	
Tués O.N.U.	9 502 (?)	6 250	14 430 (?)	7 319	15 170 (?)	6 810	15 617 (?)	7 300 (?)
Blessés (2)	177 700 (?)	326 933 (?)	304 801 (?)	362 659	316 982 (?)	342 398	317 325 (?)	345 800 (?)
Total des victimes (2)	187 202	333 453	319 231	369 978	332 152	349 208	332 942	352 800 (?)
Véhicules à moteur (3) (millions)	12,1	8,6	19,4	14,0		14,4		
Voitures privées (millions)	4,5	5,0	11,2	10,3		10,8		
Parcours moyen d'une voiture privée (4)		12 400 km	10 100 km	13 300 km		13 500 km		
Véhicules kilomètres (voitures privées) (5)		621	1 131	1 371		1 455		

1. La définition de l'année n'est pas la même dans les deux pays. En France l'année routière coïncide avec l'année civile, tandis qu'en Grande-Bretagne elle commence le 1er octobre de l'année précédente, pour s'achever le 30 septembre de l'année sous revue.

2. La définition des « tués par accidents de la circulation » n'est pas la même en France et en Grande-Bretagne. Jusqu'en 1967 la France considérait comme « tués » les victimes mourant dans les *trois jours* après l'accident (tués courts); depuis lors elle considère comme « tués » ceux qui meurent dans les *six jours* après l'accident (tués longs). La Grande-Bretagne applique la définition des Nations Unies, selon laquelle les « tués » sont ceux qui meurent dans les *trente jours*. L'écart est assez sensible puisque la Direction de la Circulation et des routes estime qu'il faut ajouter 13 % à l'effectif des tués courts pour obtenir le nombre des tués O. N. U. Il en résulte que l'ecart entre les tués longs et les tués O. N. U. a été estimé ci-dessus à 6,2 % (tués O. N. U. = 1,062 tués longs).

Le nombre des blessés dépend naturellement de la définition choisie pour les tués. Au contraire le nombre total des « victimes d'accidents corporels » *ne varie pas* quelle que soit la définition retenue pour les tués : les victimes qui ne sont pas comptees dans les « tués » viennent automatiquement grossir le nombre des blessés, et réciproquement.

3. Y compris les cycles à moteur. Le total des véhicules à moteur paraît assez sujet à caution.

4. D'après les statistiques de l'O. N. U. et celles de l'Union routière de France.

5. L'unité choisie pour mesurer les véhicules kilomètres est égale à 10^8 véhicules kilomètres (cent millions de véhicules kilomètres).

Sources : Statistique des Accidents de la circulation routière en Europe, (O. N. U., New York, 1969).
Les accidents corporels de la circulation routière (Direction des routes et de la circulation routière).
Road Accident Statistics (RoSPA).

Cependant il y a un indice très frappant que, si les accidents ne sont certes pas moins nombreux chez nos voisins, ils sont *beaucoup moins graves :* cet indice c'est le nombre des tués.

Le nombre des tués, depuis 1958, *a toujours été moindre* en Grande-Bretagne qu'en France, et l'écart apparaît dans toute son ampleur lorsque l'on prend soin de corriger les chiffres français pour tenir compte de la définition internationale des « tués » appliqué chez nos voisins. Après cette correction l'on constate que le nombre total des tués en Grande-Bretagne, atteignait en 1958 les *deux tiers* du nombre des tués en France, pour s'abaisser en dix ans à 46 % à peine. Il semble en effet qu'en 1968 la France a subi quelque 15 170 décès par accidents selon *la définition internationale* alors que la Grande-Bretagne s'en tire avec 6 810. La différence, au cours de la seule année 1968, soit environ 8 400 tués, est équivalente à quelque treize ou quatorze fois le massacre d'Oradour-sur-Glane. Il y a lieu de noter, par ailleurs, que la moyenne quotidienne des décès par accident de la circulation, pour l'année 1969 s'est élevée en France à près de 43 par jour.

On pourrait être tenté de penser que si le nombre des décès par accidents de la circulation est moindre en Grande-Bretagne, c'est tout simplement parce que la circulation y est sans doute moins intense. L'objection ne paraît guère pertinente puisque, il faut encore le

rappeler, le nombre total des victimes d'accidents est chez nos voisins, depuis longtemps, supérieur au nombre des victimes d'accidents en France. D'ailleurs s'il est vrai que le parc anglais des « private car » est, en ce moment, peut-être un peu moins nombreux que le parc français, il est certainement plus utilisé : en 1967, par exemple, le nombre des véhicules kilomètres chez nous ne s'élevait qu'à 82 % de celui que l'on pouvait estimer chez nos voisins. Ce, qui signifie que, par unité de circulation, l'effectif des tués en Grande-Bretagne atteint à peine 38 % du chiffre français ([16]). Autrement dit, le même nombre de véhicules kilomètres qui tue deux anglais chez eux, provoque en France la mort de cinq habitants. *En outre il y a chez nos voisins un mort pour 49 victimes, tandis que chez nous on observe un mort pour 21 victimes.*

Il ne paraît donc guère douteux qu'en général les accidents sont moins graves en Grande-Bretagne qu'en France, *quoique tout aussi nombreux, sinon plus.* C'est là un fait capital qui prouve à l'évidence que ce n'est pas le *nombre* des accidents qui importe, mais leur *gravité.* La chose paraît d'ailleurs bien évidente *a priori :* il pourrait bien y avoir en France un million d'accidents corporels au lieu de quelque deux cents trente mille que personne n'y ferait attention s'ils se réduisaient chacun à quelques légères plaies et bosses.

Or la gravité d'un accident dépend directement de la quantité d'énergie cinétique au moment du choc ou de la collision. Et cette énergie dépend elle-même non pas de la vitesse, *mais du carré de la vitesse.* Peu importe en vérité que la *cause* d'un accident soit l'inobservation du Code, l'intempérance, la colère, l'arrogance, l'erreur, la maladresse ou le mauvais état des routes, ou quoi que ce soit d'autre, ce qui nous touche et nous atteint ce sont les *conséquences,* qui elles-mêmes, peuvent varier du tout au tout selon l'énergie cinétique du véhicule à l'instant de l'accident. La même erreur, la même maladresse, la même inobservation du Code, qui, avec le secours des ceintures de sécurité, peut n'entraîner que de légères blessures ou contusions à 90 km à l'heure, provoquera peut-être un drame sanglant à 127 km à l'heure, et à plus forte raison à 156, parce que, à ces vitesses, l'énergie cinétique du même véhicule sera respectivement *double* et *triple.*

Tout le monde peut observer à l'œil nu, que l'énergie cinétique des véhicules circulant en Grande-Bretagne est certainement moindre en moyenne, et même beaucoup moindre qu'en France. Et il est facile d'en énumérer les causes : d'abord la limitation générale et uniforme de la vitesse à 112 km à l'heure, tant sur les routes que les autoroutes, puis les nombreuses autres limitations de vitesse à des niveaux encore plus bas, sans compter les nombreuses routes à deux voies seulement, et passablement tortilleuses, les « roundabouts ([17]) » sur les grandes routes, enfin la discipline anglaise qui obéit aveuglément, et pour ainsi dire par réflexe aux innombrables stops et demi-stops et à tous les panneaux d'interdiction possibles et imaginables.

Il n'est donc pas étonnant que la diminution de l'énergie cinétique des véhicules entraîne, en Grande-Bretagne une diminution de la gravité et par conséquent, du coût des accidents. Le fait est incontestable et prouvé pour les décès; il ne paraît pas extravagant de l'admettre pour les autres dommages corporels, et aussi pour les simples dommages matériels,

16. $0{,}82 \times 0{,}46 = 0{,}377$.

17. Un « roundabout » est un gros pâté de terre gazonnée, une sorte de colline artificielle, que les anglais déposent au beau milieu d'une route pour obliger les véhicules à « tourner autour », et par conséquent à ralentir beaucoup. On les place aux intersections de deux ou plusieurs routes importantes.

Par comparaison avec les accidents survenus à ces intersections, avant et après l'installation d'un roundabout, il a été constaté qu'il réduisait de *plus de moitié* le nombre des décès et des autres accidents corporels. En outre lorsqu'il existe sur une route tout une série de roundabouts equidistants d'environ 8 à 10 km ils empêchent absolument de lancer un véhicule à très grande vitesse (*cf. Road Accidents, prevent or punish?* par J. J. Leeming, London, Cassel, 1969).

car les tôles et les organes mécaniques ne sont pas moins sensibles que nos tissus au volume d'énergie cinétique intempestivement « libérée » au moment d'un choc.

Il ne s'agit cependant là que d'une observation qualitative : il est vrai que le coût des accidents diminue en même temps que leur gravité, certes, mais de combien? Comme personne n'en sait au juste rien, il faut bien avancer une *hypothèse* quantitative, qui naturellement doit s'appuyer sur un fait certain.

Le fait certain est que, pour à peu près le même parc de véhicules circulant dans les deux pays, les décès sont réduits en Grande-Bretagne à 46 % de leur nombre en France. Il est donc clair qu'à *niveau égal des prix et des indemnités* le coût anglais des accidents mortels ne devrait pas dépasser, au total, 46 % du coût total français. *L'hypothèse* est, dès lors, que le coût de tous les autres accidents *graves* (invalidités, fractures, plaies, traumatismes, etc.) y compris celui des accidents *graves* purement matériels reste uniformément égal à 46 % du coût français, *après* naturellement *correction du niveau des prix et des indemnités* ([18]).

Cette double correction a déjà été faite. Elle conduit à comparer les primes anglaises des nouvelles formules à 56 % des primes françaises du tarif actuel. *L'hypothèse* avancée revient à supposer en outre, qu'en raison de la moindre gravité des accidents en Grande-Bretagne, les primes anglaises ne devraient pas normalement dépasser 46 % de 56 % soit environ 26 % des primes françaises. Autrement dit, si, en France, le coût de la vie, les indemnités de responsabilité et la gravité des sinistres étaient au même niveau qu'en Grande-Bretagne, nos primes pourraient être réduites au quart environ de leur niveau actuel.

Telle est en substance l'explication qu'il paraît possible de proposer du déconcertant phénomène qu'est l'écart paradoxal, presque incroyable, entre les primes du tarif français actuel, et les primes des nouvelles formules anglaises. Refusant d'admettre une erreur générale de tarification de ces nouvelles formules, erreur qui n'apparaît nullement dans les premiers résultats publiés, nous avons tenté de montrer que la différence peut s'expliquer par trois causes principales. D'abord par la différence, incontestable, du coût de la vie entre les deux pays; puis, par le niveau, beaucoup plus élevé, des indemnités que dispensent les Tribunaux français, ce qui est un fait certain mais difficile à mesurer; enfin par la moindre gravité des accidents en Grande-Bretagne, bien certaine elle aussi, mais dont l'amplitude n'est pour l'instant que partiellement mesurable. *En multipliant* les effets de ces trois causes on trouve finalement, sous réserve des hypothèses explicitement formulées, qu'il paraîtrait normal de

18. L'hypothèse signifie que si, en France, au cours de l'année 1969 :
C_1 désigne le nombre d'invalidités totales;
C_2 désigne le nombre d'invalidités partielles supérieures à 25 %;
C_3 désigne le nombre d'invalidités partielles inférieures à 25 %;
C_4 désigne le nombre de fractures sans invalidité,
..... etc;
le nombre des sinistres corporels *graves* en Grande-Bretagne sera, en sus des décès, égal à 0,46 ($C_1 + C_2 + C_3 + ...$) et par conséquent à *égal niveau des prix et des indemnités judiciaires*, le coût total des sinistres anglais sera égal à 46 % du coût total français.

Il est vrai que les *petits* sinistres tels que plaies peu profondes, bosses, contusions sans gravité, nez cassés, dents cassées, etc., sont *certainement beaucoup* plus nombreux que chez nous, mais ils influent peu sur le coût total, surtout compte tenu de la franchise.

De même en ce qui concerne les dommages matériels, si :
M_1 désigne en France le nombre des dommages dont la réparation nécessite plus de 40 heures de travail;
M_2 ceux dont la réparation nécessite de 30 à 40 heures;
M_3 ceux dont la réparation nécessite de 20 à 30 heures;
..... etc;
le nombre des dommages matériels *graves* en Grande-Bretagne, est supposé par hypothèse être égal à 0,46 ($M_1 + M_2 + M_3 + ...$), et, *toutes choses égales d'ailleurs*, leur coût total sera égal à 46 % du coût total français.

Naturellement le nombre des *petits* sinistres y sera, dans ce cas encore, *beaucoup* plus élevé qu'en France, mais cela n'a aucune importance pour le calcul de la prime, puisque la plupart sont couverts par la franchise.

voir utiliser en Grande-Bretagne des primes égales en moyenne à quelque 26 % des primes françaises du tarif actuel.

Il faut bien constater que *les hypothèses* avancées, l'une concernant le niveau des indemnités,.l'autre le coût des accidents non mortels, conduisent ainsi toutes deux fort près du but. Plusieurs des primes anglaises citées au tableau IV avoisinent précisément le niveau calculé ou même le dépassent, ainsi, naturellement, que beaucoup de primes des sociétés traditionnelles, attachées à la formule du bonus *a posteriori*. On doit cependant noter qu'en majorité les primes anglaises des nouvelles formules sont notablement inférieures à 26 % de la prime française correspondante. Faut-il donc penser que l'explication proposée est incomplète ou que les hypothèses formulées doivent être révisées? Ou bien encore que, sans commettre d'erreur *générale* de tarification les nouvelles formules anglaises pratiquent des primes dont *certaines* se trouvent être notablement insuffisantes? Ou, tout au contraire que les primes françaises, ou du moins *certaines* d'entre elles, sont trop élevées? Autant de questions que l'avenir élucidera sans doute, lorsque d'autres résultats et surtout des statistiques plus complètes seront publiées sur ces sujets difficiles.

***

Il existe donc à quelques kilomètres de nos côtes un pays qui peut offrir à ses habitants, pour l'assurance des voitures privées des primes tellement inférieures à celles de notre tarif qu'elles en semblent dérisoires. Un pays aussi dont deux citoyens seulement meurent sur leurs routes dans le même temps que, sur les nôtres, cinq de nos concitoyens sont écrabouillés ou brûlés vifs.

Ces deux faits, bien certains et d'ailleurs liés, nous offrent un grand sujet de réflexions. Et l'une des plus amères est la pensée que nous nous désintéressons complètement du sang répandu.

Tout récemment une avalanche à Val-d'Isère a tué 39 personnes, et ce drame a naturellement suscité partout une grande et légitime émotion. Ce qui paraît moins compréhensible c'est l'indifférence générale qui entoure les 43 morts *quotidiens* de notre circulation routière ([19]).

Un autre sujet d'amertume est la contemplation de l'effroyable gaspillage d'argent, en même temps que de sang, qui transparaît au travers de comptes de l'assurance automobile.

Pendant l'année 1968 en Grande-Bretagne le coût des accidents d'automobile a été estimé à 232 millions de livres soit environ, au cours de change de cette année, 2,8 milliards de francs. Dans le même temps le total des indemnités d'accidents, payées ou estimées, se montaient en France à quelque 7,4 milliards de francs soit *quatre milliards six cents millions de plus* qu'en Grande-Bretagne. L'écart a dû croître encore en 1969 pour avoisiner, ou peut-être même dépasser *cinq milliards*.

Pour comprendre ce que signifie cette perte nationale il suffit de considérer, par exemple, que la part française dans le projet Concorde, depuis le début jusqu'à présent, n'a pas dépassé *deux milliards et demi*, et qu'après la construction et les essais des prototypes 001 et 002, il n'en coûtera encore que deux autres milliards et demi à la France pour amener les avions de présérie jusqu'au certificat de navigabilité. Bref le gaspillage d'argent sur nos routes est presque équivalent *chaque année* à la part totale française dans le projet Concorde, sans

19. « ... on s'habitue au fond très bien (en France) à voir près de 15 000 tués et 300 000 blessés chaque année (du fait des accidents de la route) ... tout concourt à rendre l'opinion publique passive devant le phénomène des accidents de la route : ceux qui en parlent apparaissent comme des trouble-fêtes et sont souvent mal jugés » (v. Rosset, *ibid.*).

parler des vies brisées, par dizaines de milliers, des familles détruites ou dispersées, des drames et des malheurs dont il est trop vrai que la Nation, dans son ensemble ne se soucie pas.

Et c'est bien pourquoi l'assurance automobile devient une affaire d'importance nationale : elle reflète et mesure un drame national.

M. TORTI [20]

ADDITIF

Au moment où cette communication était présentée à la Société de Statistique, l'auteur ignorait encore le tout dernier développement de la « révolution Alpha » : c'est la décision du Board of Trade, par application du *Companies Act de 1967*, Section 68 (1), d'interdire jusqu'à nouvel ordre à la *Midland Northern and Scottish* de faire souscrire de nouvelles polices, ou de renouveler les anciennes, à compter du mardi 3 février 1970. Cette décision n'interdisait naturellement pas à la société visée de s'acquitter de ses obligations envers ses assurés.

M. Peter Volkers, l'administrateur délégué à la « révolution Alpha » aurait déclaré, selon le *Financial Times* du 3 février 1970, que cette décision « fut autant une surprise pour la Compagnie que pour n'importe qui d'autre... La Compagnie est parfaitement solvable, elle paye ses sinistres, et il n'y a pas lieu pour nos quelque 120 000 assurés de s'alarmer ». Le président de la société, M. Charles Sweeny, a déclaré qu'il considère l'action du Board of Trade, comme « précipitée ». La compagnie avait écrit au Board le vendredi précédant la suspension, publiée dans la presse le lundi 2 février, et elle envisageait de porter son capital de 500 000 livres sterling à quelque 1 100 000 livres (près de un milliard et demi d'anciens francs).

Autocar l'un des plus anciens et des mieux introduits des hebdomadaires sur l'automobile publiait dans son numéro du 12 février, sous la signature de Roland Beale des commentaires très favorables à la Compagnie.

« *Tout novateur invite l'hostilité, et les créateurs d'Alpha en ont eu plus que leur part...*

Je suis heureux que le *Financial Times* ait souligné qu'il n'y a absolument aucune suggestion de fraude ni aucune incompétence de la part de la direction. En fait le tableau n'est pas celui d'une faillite probable ou menaçante mais plutôt d'un succès qui s'est développé trop vite, et la dispute avec le Board of Trade est centrée sur le point de savoir si la méthode mathématique de Peter Volkers, administrateur délégué, et de ses collègues, satisfait à la lettre de la loi, qui a été amendée dans le but de faire en sorte que les engagements futurs, malgré un rythme de croissance élevé, soient convenablement couverts...

L'action du Board of Trade en suspendant *Midland Northern and Scottish* peut être considérée comme précipitée... Les créateurs d'Alpha ne sont, en aucune façon, des assureurs au rabais...

Au moment où ce numéro paraîtra toute l'affaire sera peut-être réglée, mais à supposer même que cela prenne plus de temps, il n'y aura pas défaut de sécurité pour les 120 000 assurés actuels...

Midland Northern and Scottish devrait reprendre son activité « sans aucune tache sur sa réputation », et nous avons toute assurance qu'elle le fera avec d'amples moyens de faire face à son expansion future. Cette Compagnie peut faire beaucoup pour le marché de l'assurance et elle a notre admiration pour avoir pris dans l'assurance le rôle de David luttant contre le Goliath de la tradition... »

De fait la *Midland Northern and Scottish* a repris normalement son activité depuis le milieu du mois de mars dernier, après avoir dû cependant, sur injonction du Board of Trade,

20. L'auteur tient à remercier ici MM. ACHER (du Groupement technique des Sociétés d'Assurances contre les Accidents), DEROUAL (de la Compagnie Zurich), GUIBERT (de la Direction des assurances du Ministère des Finances), KITSON et KENNEY (de la Compagnie Phoenix) et naturellement notre distingué Secrétaire général M. BRICHLER, qui ont bien voulu lui communiquer une precieuse documentation ainsi que des « very inspiring » remarques.

majorer de 900 000 livres sterling son capital social pour le porter à 1 430 000 livres, soit près de *deux milliards* d'anciens francs. A noter que ce capital, entièrement souscrit par les douze administrateurs de la société, représente plus de douze fois le capital minimum exigé par la réglementation anglaise. Pendant la crise avec le Board of Trade il n'y a pas eu de panique parmi les assurés de la société, et si leur effectif est tombé de quelque 120 000, au début de février, à quelque 111 300 vers la mi-mars, c'est principalement parce que ceux dont le contrat venait à expiration pendant cette période, n'ont pu le renouveler auprès de leur société, laquelle se voyait interdire tout renouvellement par le Board of Trade.

A compter du 1er mai 1970 la *Midland Northern and Scottish* a majoré uniformément ses primes de 6 £ sterling, ce qui correspond à une majoration variant entre 40 % pour les primes les plus faibles et 12 1/2 % pour les primes les plus fortes.

DISCUSSION

M. Brichler. — Je tiens tout d'abord à remercier très chaleureusement le Conférencier pour sa communication très documentée qui m'a doublement intéressé, en tant que statisticien et en tant qu'assureur. Certes, on observe des différences importantes entre le tarif automobile français et les tarifs automobiles anglais. Le mérite de M. Torti est de ne pas s'être contenté de constater cette différence, mais d'avoir cherché à l'expliquer et il a mis en lumière plusieurs causes de différences qui vont d'ailleurs toutes dans le même sens. Parmi les explications recherchées, M. Torti a fait allusion à la différence des droits anglais et français (en Grande-Bretagne la victime d'un accident d'automobile doit faire la preuve de la faute de l'automobiliste pour être indemnisée alors qu'en France l'automobiliste est le plus souvent présumé avoir la plus grande part de responsabilité), mais M. Torti pense que cette raison intervient peu dans la différence globale constatée; je ne partage pas son opinion et je pense que de nombreux petits sinistres corporels ou matériels ne sont pas indemnisés en Grande-Bretagne en raison des difficultés que cela entraîne pour la victime.

Je ne partage pas non plus le sentiment de M. Torti sur les inconvénients de ce qu'il appelle l'extraordinaire complexité du tarif automobile français. Le but d'un tarif d'assurance automobile est d'essayer de faire payer à chaque assuré la prime la plus juste correspondant à son risque. Dans le tarif en vigueur jusqu'ici, comme il n'existait pas de système de bonus-malus, on s'efforçait de « personnaliser » au mieux la prime *a priori*, d'où une certaine variété dans les zones, les groupes de véhicules, les professions et les usages. Bien sûr, en faisant le produit du nombre de cas possibles compte tenu des critères ci-dessus et des possibilités pour l'assuré de prendre tel risque facultatif ou de demander telle franchise, on peut arriver à un nombre *théorique* de solutions extrêmement grand. Mais n'en est-il pas de même lorsqu'on est au restaurant? Si l'on cherche le nombre de menus différents possibles que l'on peut composer à partir de la carte qui nous est présentée, en faisant le produit du nombre des hors-d'œuvre par le nombre des plats de viande, par le nombre des légumes, par le nombre des fromages, par le nombre des desserts, par le nombre des vins et des liqueurs, on aboutit à plusieurs millions de solutions réalisables; cela ne nous empêche pas de manger de bon appétit!

M. Trompette demande, tout d'abord, si le conférencier estime qu'une assurance similaire à la police « Alpha » lancée en Angleterre pourrait être acclimatée en France.

Il fait ensuite remarquer à M. Torti que les raisons très pertinentes qu'il nous a données pour expliquer les différences entre les tarifs pratiqués par les Sociétés anglaises en Angleterre et ceux pratiqués en France ne justifiaient pas apparemment les différences de tarifs entre les polices « Alpha » et les polices des autres Compagnies anglaises.

Enfin, il insiste sur l'importance que pouvait avoir dans l'explication de la différence entre les tarifs Anglais et Français le fait qu'en Angleterre la franchise était beaucoup plus répandue. Non seulement ceci pourrait avoir une conséquence sur le comportement des conducteurs mais également la franchise peut, en Angleterre, correspondre à une proportion plus importante du coût moyen, compte tenu de ce que, en principe, les sinistres sont moins graves en Angleterre.

M. P. Riquet. — A la suite d'une question de l'un des participants portant sur l'explication de l'écart existant entre les primes du contrat Alpha et les primes proposées par les autres sociétés d'assurance anglaises, mon intervention se borne à relever que le Board of Trade venait de suspendre la production du contrat Alpha présenté par la Northern and Midland Scottish Company et que des mesures avaient été prises pour la résorption du portefeuille de cette société concernant le contrat Alpha.

Par ailleurs, j'observe que si on pouvait admettre comme satisfaisant un bénéfice de 1 %, à la fin de la première année, pour ce type de contrat, on ne pouvait en inférer que la prime demandée aux assurés correspondait à une juste évaluation prévisionnelle des sinistres, ceux-ci étant réglés sur un laps de temps beaucoup plus long.

R. Massé. — 1° L'âge moyen estimé par M. Torti à 30 ans des assurés d'une société anglaise, dont j'ai oublié le nom, me paraît erroné car tous les assurés âgés de plus de 31 ans payent la même prime. En conséquence, l'âge moyen est certainement beaucoup plus élevé.

2° J'exprime mon admiration devant les résultats assez remarquables (si je ne me trompe, bénéfices de l'ordre de 1,5 % du chiffre d'affaires) obtenus par la même société, alors qu'elle est nouvelle venue sur le marché de l'assurance automobile, et que ces résultats paraissent assez surprenants par référence à ceux que pourrait donner l'exploitation bancaire dans des circonstances analogues.

M. Silz. — Assez incompétent en la matière, je m'excuse de poser quelques questions qui risquent de révéler le degré de mon ignorance mais montreront l'intérêt que j'ai pris au remarquable exposé que nous venons d'entendre.

Et tout d'abord, pour mieux juger des conclusions, j'aimerais connaître l'ordre de grandeur des indemnités respectivement payées par les compagnies d'assurance pour les dommages corporels et matériels.

Monsieur le Secrétaire général ayant bien voulu préciser que l'ordre de grandeur était approximativement le même pour les sociétés françaises pour les deux catégories de dommages, cette réponse conduit à poser une autre série de questions : il m'a semblé que la démonstration du conférencier reposait sur une extrapolation au problème général de la responsabilité du risque automobile des précisions attendues sur le plan des accidents corporels et surtout mortels. L'importance des réparations imputables aux dommages d'ordre matériel ne vient-elle pas limiter la portée de la démonstration? Deux des raisons invoquées, le moindre coût de la vie en Grande-Bretagne et la moindre générosité des juges dans l'évaluation des indemnités, ont évidemment une moindre force démonstrative pour la réparation des dommages matériels, du moins me le semble-t-il.

Dernière question et peut-être suggestion en même temps. S'il faut croire que la moindre vitesse de croisière des automobilistes en Grande-Bretagne explique en grande partie les anomalies constatées dans le coût respectif des primes, il semble qu'il y aurait intérêt à étendre la comparaison faite à un pays comme l'Italie par exemple, où les conducteurs conduisent très rapidement et même plus rapidement qu'en France.