

DÉRÈGLEMENTATION DES BONUS-MALUS EN ASSURANCE AUTOMOBILE ET INCITATIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LE CAS DE LA FRANCE

Nathalie Fombaron

Volume 69, Number 4, 2002

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1102479ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1102479ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (print)

2817-3465 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fombaron, N. (2002). DÉRÈGLEMENTATION DES BONUS-MALUS EN ASSURANCE AUTOMOBILE ET INCITATIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LE CAS DE LA FRANCE. *Assurances*, 69(4), 589–601.
<https://doi.org/10.7202/1102479ar>

Article abstract

The aim of this article is to assess the consequences entailed by a bonus-malus deregulation on road safety in France. Deregulation is shown to have a negative effect on road safety for the following reasons: it prevents long term commitment by the insurers, it reduces mobility of insurees and induces companies to keep private information on individual records in their data bases.

DÉRÉGLEMENTATION DES BONUS-MALUS EN ASSURANCE AUTOMOBILE ET INCITATIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LE CAS DE LA FRANCE

par Nathalie Fombaron

RÉSUMÉ

Cet article a pour objet de cerner les effets sur la sécurité routière de l'abandon du dispositif réglementaire français de bonus-malus. Il est montré qu'une déréglementation peut nuire à la sécurité routière car elle remet en cause la capacité des assureurs de s'engager à long terme sur le profil des primes, réduit la mobilité des assurés et fragilise le partage optimal entre assureurs des informations sur leurs assurés.

Mots clés : Assurance automobile, bonus-malus, concurrence, engagement, mobilité, réglementation, sécurité routière.

Classification JEL : D8.

ABSTRACT

The aim of this article is to assess the consequences entailed by a bonus-malus deregulation on road safety in France. Deregulation is shown to have a negative effect on road safety for the following reasons: it prevents long term commitment by the insurers, it reduces mobility of insurees and induces companies to keep private information on individual records in their data bases.

Keywords : Automobile insurance, bonus-malus, commitment, competition, mobility, regulation, road safety.

JEL Classification : D8.

L'auteur :

Nathalie Fombaron est professeure d'économie à l'Université de Paris X-Nanterre et chercheure au THEMA.

■ INTRODUCTION

Pour la Commission européenne, la législation française actuelle des bonus-malus en assurance automobile est contraire à la liberté de tarification prévue par la troisième directive en assurance non-vie. En vigueur depuis 1994, cette directive instaure un principe de liberté tarifaire, principe qui va à l'encontre de tout système s'accompagnant d'éléments obligatoires sur les tarifs.

Le système de bonus-malus français a la particularité de laisser toute liberté aux assureurs dans la détermination des primes de base mais d'imposer des coefficients de réduction et majoration (indexés sur la sinistralité) sur l'évolution des primes dans le temps.

Depuis 1997, la Commission européenne tente de convaincre la France d'abandonner son système de bonus-malus. Elle ne remet nullement en cause l'utilisation de coefficients de réduction et majoration de la prime de base. Ce que la Commission conteste, c'est que les compagnies d'assurances ne sont pas libres de moduler à leur guise les récompenses et punitions appliquées aux assurés, ni d'utiliser d'autres critères de prise en compte du passé de l'assuré que ceux prévus par la réglementation. Chaque assureur (y compris un assureur étranger désireux de s'implanter sur le marché français) devrait pouvoir selon Bruxelles déterminer la politique commerciale de son choix sans être contraint par ces dispositions législatives. Bruxelles reproche au système actuel d'être «inefficace», au sens où il serait possible d'offrir des primes plus intéressantes aux 60% des conducteurs détenant le bonus maximal. Face à ces reproches, les autorités françaises répondent que l'abandon du dispositif réglementaire profiterait certainement à cette population d'automobilistes mais agirait en défaveur des autres qui pourraient même rencontrer des difficultés pour s'assurer.

En mai 2001, Bruxelles a envoyé un avis motivé au gouvernement français, pour exiger de celui-ci qu'il se conforme au droit communautaire, faute de quoi le gouvernement risque d'être traduit devant la Cour de Justice des Communautés européennes. À la date du 13 novembre 2001, le gouvernement français, qui persiste dans son refus d'abandonner sa réglementation arguant que les principes de solidarité et de prévention routière doivent prévaloir sur celui de la concurrence, est dans l'attente de la réponse de la Commission européenne.

Des avis si divergents sur un sujet aussi préoccupant que la sécurité routière méritent que l'on s'attarde quelque peu sur les conséquences potentielles de l'abandon du dispositif réglementaire

actuel de bonus-malus. Sont esquissées ci-dessous les questions soulevées par une déréglementation des bonus-malus et les éléments de réponses apportés par l'analyse économique sur ces différents points.

1. Dans un contexte déréglementé, on devrait assister à une volonté croissante des assureurs d'améliorer les structures tarifaires et donc aboutir à des contrats plus incitatifs. Les compagnies pourraient notamment être amenées à pratiquer une double indexation (primes et couvertures) sur les sinistres, faute de quoi elles ne seraient pas compétitives sur le marché de l'assurance.

2. La déréglementation risque de compromettre la capacité des assureurs de s'engager sur le long terme vis-à-vis de leurs assurés. Le caractère incitatif des contrats d'assurance automobile peut être remis en cause en l'absence de crédibilité à long terme.

3. Paradoxalement, la déréglementation du système pourrait nuire à la concurrence du fait de la perte d'une information homogène sur la définition et l'évolution des barèmes tarifaires. On peut craindre un ralentissement de la mobilité des assurés du fait d'une difficulté croissante pour les bons conducteurs de faire état auprès d'une nouvelle compagnie d'une conduite antérieure irréprochable.

4. L'abandon d'un référentiel commun de bonus-malus pourrait également fragiliser le système de recensement des historiques des assurés centralisés par l'AGIRA et pourrait inciter les compagnies à développer parallèlement leur propre système de partage d'informations des fichiers clients.

La réflexion théorique, menée sous l'angle de la théorie des contrats, vise à appréhender les avantages et inconvénients d'un abandon du système de bonus-malus «à la française».

Le mode d'indexation simplifié du dispositif actuel de bonus-malus est source d'inefficacités économiques

Le système français actuel de bonus-malus est relativement simple comparativement à la complexité des contrats optimaux qui ressort des modèles théoriques. En particulier, dans le système actuel, seule la prime (et non la franchise) est indexée sur la sinistralité. Il est pourtant loin d'être évident que l'appât d'un bonus de prime (ou la crainte d'un malus) soit un argument suffisamment fort pour inciter les automobilistes à plus de prudence au volant. D'un point de vue théorique, il y a au contraire de bonnes raisons de penser que le bonus-malus devrait également s'appliquer à la

franchise (excepté en responsabilité civile). Une dégressivité de la couverture d'assurance avec le nombre d'accidents (clairement annoncée dans le système de bonus-malus) pourrait contribuer à responsabiliser davantage les automobilistes.

Dans la littérature théorique sur l'aléa moral, l'étude des contrats dynamiques met en évidence qu'une couverture constante dans le temps ne remplit pas les conditions d'incitations optimales (voir Chiappori et al., 1994, Lambert, 1983, Townsend, 1982 et Shavell, 1979). Le système actuel qui ne conditionne que la prime à l'indice de sinistralité n'est donc pas le meilleur qui puisse se concevoir d'un point de vue incitatif. Les modèles théoriques cités montrent comment les résultats obtenus dans un modèle classique de risque moral à une période évoluent lorsque l'on introduit une période supplémentaire dans la modélisation. Un effet mémoire (*experience rating*) apparaît, mais ce qui distingue le contrat optimal de la réglementation actuelle des bonus-malus, c'est que tous les termes du contrat doivent être concernés par le processus de mémoire.

Plus précisément, dans le contrat dynamique optimal :

- la prime exigée par un assureur à un ancien assuré est une fonction croissante du nombre d'accidents que cet assuré a subis antérieurement : ceci est conforme dans son principe au système français de bonus-malus;

- le degré de couverture pour la partie dommages est une fonction décroissante du nombre d'accidents antérieurs, ce qui est différent du système actuel (exception faite du cas où le taux de couverture tombe brutalement à zéro lors d'un refus d'assurance);

- en conséquence, les automobilistes qui ont des indices de sinistralité défavorables sont plus incités à conduire prudemment que ceux bénéficiant d'indices plus favorables¹ (du fait des différences de niveaux d'effort exigés par les termes du contrat «avec mémoire»).

Dans un marché déréglementé, les compagnies seraient certainement amenées à utiliser tous les éléments pertinents dont elles disposent pour définir leur structure tarifaire et l'évolution intertemporelle de ces tarifs et barèmes, faute de quoi elles ne seraient pas compétitives. Il est donc vraisemblable qu'une déréglementation des bonus-malus conduise à des pratiques de double indexation (primes et couvertures) sur les sinistres, sauf si les retombées en termes d'incitation ne justifient pas le coût de mise

en place puis de gestion de cette sophistication des barèmes indemnitaires.

Ainsi, la réglementation est source d'inefficacités économiques du fait du mode d'indexation simplifiée qu'elle impose aux sociétés d'assurances. Toutefois, il convient de nuancer les avantages liés à une sophistication d'un système tarifaire. Une double indexation pourrait en effet complexifier les barèmes tarifaires et rendre plus délicate la comparaison des différents contrats offerts sur le marché.

□ **La déréglementation peut compromettre la capacité des assureurs de s'engager à long terme sur le profil des primes**

La réglementation actuelle présente l'avantage de créer un engagement implicite des assureurs vis-à-vis de leurs assurés. Bien que les polices d'assurance automobile ne stipulent que les termes des contrats pour la période à venir, elles comportent certains effets d'engagement dans les termes des contrats futurs. Un système dans lequel l'évolution des termes des contrats est assujettie à une réglementation des coefficients de bonus-malus en fonction de la sinistralité permet aux assurés de calculer les primes espérées qu'ils verseront dans le futur dans toutes les situations possibles. L'obligation pour toutes les sociétés d'assurances d'appliquer les mêmes CRM (coefficients de réduction-majoration) permet ainsi à un assuré de calculer, à partir de la prime de base qu'un assureur fixe librement à une date t (la prime de base rappelons-le n'étant pas soumise à un quelconque dispositif tarifaire), les montants des primes qu'il sera amené à payer à ce même assureur aux dates $t+1$, $t+2$,... En d'autres termes, la présence d'une contrainte réglementaire sur l'évolution des termes futurs permet aux assureurs de proposer des contrats avec *plein engagement*, même si les contrats proposés ont une périodicité annuelle.

De ce fait, lorsqu'un assuré compare les contrats offerts par des compagnies différentes, il peut sur la base d'une simple comparaison des primes exigées en t , choisir la proposition qui lui sera la plus avantageuse à long terme. Les termes d'un contrat proposé aujourd'hui par un assureur reflètent la qualité des contrats qu'il proposera demain. Cette capacité d'engagement des assureurs risque d'être mise à mal dans le cas d'une déréglementation, dans la mesure où la complexité et la diversité des contrats les rendra plus opaques et plus difficiles à contester en cas de non-respect de certaines clauses d'indexation. La législation n'étant plus là pour

garantir l'évolution des termes des contrats futurs, le mécanisme de pénalités/récompenses risque ainsi de perdre de sa crédibilité. On peut par ailleurs craindre qu'en l'absence de réglementation des bonus-malus, certaines compagnies refusent un peu trop rapidement d'assurer les conducteurs devenus indésirables ou ce qui revient au même leur proposent, l'année qui suit un sinistre, une prime rédhibitoire afin qu'ils résilient d'eux-mêmes leur contrat.

Afin d'évaluer l'impact de cette perte d'engagement sur le niveau d'effort des automobilistes, on considère deux systèmes de contrats dynamiques dans un contexte d'aléa moral : un dans lequel les contrats sont assujettis à la réglementation des bonus-malus et l'autre où les contrats sont libres de tout dispositif réglementaire (voir Fombaron, 2000, pour plus de détails sur la modélisation).

– Le premier système s'apparente au dispositif actuel de bonus-malus (sans toutefois en reproduire les spécificités dans le détail) dans la mesure où il suppose un engagement à long terme des assureurs. Les compagnies choisissent à une date t les primes et couvertures pour les périodes t et $t+1$. Ces contrats maximisent l'utilité espérée intertemporelle des assurés, sous les contraintes incitatives qui exigent des assurés qu'ils fournissent le niveau d'effort optimal à chaque période et ce, quelle que soit leur sinistralité (où V est l'espérance d'utilité sur une période) :

$$V(\pi_t, q_t, e_t) + \delta [p(e_t)V(\pi_{t+1,A}, q_{t+1,A}, e_{t+1,A}) + (1 - p(e_t))V(\pi_{t+1,N}, q_{t+1,N}, e_{t+1,N})]$$

sous les contraintes

$$e_t = e_t^*, \quad e_{t+1,A} = e_{t+1,A}^*, \quad e_{t+1,N} = e_{t+1,N}^*$$

avec e_t le niveau d'effort fourni par un assuré durant l'année t et $e_{t+1,A}$, $e_{t+1,N}$ les niveaux fournis dans l'année $t+1$ s'ils ont subi respectivement 1 sinistre (A) et 0 sinistre (N) en t . D'autre part, π_t et q_t désignent respectivement la prime et l'indemnité pour l'année t , $\pi_{t+1,A}$ et $q_{t+1,A}$ la prime et l'indemnité pour l'année $t+1$ en cas d'accident en t et $\pi_{t+1,N}$ et $q_{t+1,N}$ la prime et l'indemnité en $t+1$ en cas de non-accident en t . Enfin, $p(e_t)$ représente la probabilité d'accident des assurés, fonction décroissante de l'effort.

Cette modélisation met en évidence qu'en présence d'engagement :

$$\pi_{t+1,N}^* < \pi_t^* < \pi_{t+1,A}^*, \quad q_{t+1,A}^* < q_t^* < q_{t+1,N}^* \text{ et } e_{t+1,N}^* < e_t^* < e_{t+1,A}^*$$

– Dans le système déréglementé, les assureurs ne sont plus tenus d'appliquer les CRM imposés par la législation. Ils peuvent donc réviser les termes des contrats de leurs anciens clients. Ainsi le programme de maximisation diffère du cas réglementé en ce sens que l'assureur propose en $t+1$ de nouvelles primes et couvertures $(\tilde{\pi}_{t+1,A}, \tilde{q}_{t+1,A})$ et $(\tilde{\pi}_{t+1,N}, \tilde{q}_{t+1,N})$ qui donnent aux assurés une utilité espérée inférieure à celle du cas avec plein engagement :

$$\begin{aligned}\tilde{\pi}_{t+1,A} &\geq \pi_{t+1,A} \text{ et } \tilde{q}_{t+1,A} \leq q_{t+1,A} \\ \tilde{\pi}_{t+1,N} &\geq \pi_{t+1,N} \text{ et } \tilde{q}_{t+1,N} \leq q_{t+1,N}\end{aligned}$$

Si les assurés anticipent cette absence d'engagement, l'appât d'un bonus n'est plus crédible et à l'optimum, l'effet mémoire disparaît : il n'y a plus de raison d'indexer la prime et la couverture sur la sinistralité passée² et les vertus incitatives des contrats dynamiques disparaissent puisque les automobilistes fourniront à chaque période le même niveau d'effort (quel que soit leur indice de sinistralité) :

$$\pi_t^{**} = \pi_{t+1,A}^{**} = \pi_{t+1,N}^{**}, \quad q_t^{**} = q_{t+1,A}^{**} = q_{t+1,N}^{**} \text{ et } e_t^{**} = e_{t+1,A}^{**} = e_{t+1,N}^{**}.$$

La comparaison des deux modèles théoriques met en évidence que le niveau d'effort fourni est plus faible en l'absence de réglementation³ :

$$e_t^{**} < e_t^*, \quad \forall t.$$

L'existence d'une législation commune sur les CRM semble donc avoir, à travers l'engagement implicite sur les contrats futurs, un impact positif sur l'incitation à la prudence des automobilistes. La perspective d'un système de pénalité / récompense défini *ex ante* est en effet un mécanisme plus incitatif qu'un système où les contrats ultérieurs ne sont pas garantis et sont donc révisés après observation du résultat de la première année.

La déréglementation du système pourrait réduire la mobilité des assurés

La réglementation est aussi susceptible d'avoir un impact déterminant sur la transmission des informations acquises par les assureurs sur leur clientèle (en tant que conducteurs et en tant qu'assurés) et donc sur l'intensité de la concurrence sur le marché de l'assurance automobile. La perte d'une information commune à tous les assureurs sur les antécédents des assurés (actuellement résumée par le CRM) risque de rendre le «relevé d'information»⁴ moins pertinent qu'il n'est actuellement si chaque assureur a sa

propre définition de l'indice de sinistralité. De plus, si la comparaison des contrats est plus délicate pour les assurés, on peut craindre que les assurés fassent plus difficilement jouer la concurrence. Un bon conducteur pourra plus difficilement faire état de ses antécédents irréprochables auprès de la concurrence alors qu'un mauvais conducteur dissimulera plus facilement son passé accidentel en changeant de compagnie. Et l'on risque d'assister à un accroissement d'un phénomène déjà existant : une fidélisation des bons conducteurs et une mobilité des mauvais (à la recherche d'une compagnie daignant les assurer à un prix non rédhibitoire).

Pour évaluer les conséquences de la suppression du dispositif actuel sur la mobilité des assurés, on considère un modèle avec antisélection dans lequel coexistent deux types de risque : les «bas risques» et les «hauts risques», les seconds ayant une propension plus élevée de subir un accident que les premiers. De plus, ce modèle dynamique fait l'hypothèse d'asymétries informationnelles entre assureurs (Fombaron, 1997). Ces asymétries affectent la «contrainte de participation» de l'assuré : pour qu'un assuré choisisse de rester auprès de son ancien assureur, il faut que les compagnies rivales lui offrent des contrats moins attractifs que ce que lui offre sa compagnie actuelle. Or, si cette dernière détient plus d'informations sur ses antécédents que la concurrence, elle peut plus facilement le retenir que si la concurrence jouait sur des bases égales.

Quel que soit le régime considéré, l'assuré de type i maximise en t son utilité espérée intertemporelle (la présence du *Max* étant justifiée par le fait qu'un assuré changera de compagnie en $t+1$ si la concurrence lui propose un contrat plus attractif) :

$$V_i(p_i, \pi_{ii}, q_{ii}) + \delta [p_i \text{Max}\{V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,ii,A}, q_{t+1,ii,A}), \\ V_{t+1}(\text{option de sortie})\}] + (1 - p_i) \text{Max}\{V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,ii,N}, q_{t+1,ii,N}), \\ V_{t+1}(\text{option de sortie})\}.$$

Afin de cerner les effets de la déréglementation sur le degré de mobilité des assurés, les caractéristiques d'un modèle avec réglementation sont comparées à celles d'un modèle libre de tout dispositif réglementaire dans lequel chaque assureur acquiert un pouvoir informationnel sur ses assurés. En d'autres termes, on compare les résultats de deux modèles dynamiques : un modèle qui fait l'hypothèse d'une information symétrique sur les assurés entre les compagnies et un modèle qui fait l'hypothèse inverse d'information asymétrique.

– Dans le modèle déréglementé, l'avantage informationnel acquis par une compagnie sur ses assurés fait qu'en $t+1$, chaque assureur peut rendre captive une certaine catégorie de sa clientèle, en l'occurrence les assurés qui n'ont pas subi de sinistre en t (cette catégorie préférant le contrat offert par son assureur initial à la meilleure alternative offerte par la concurrence) :

$$V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,i,A}, q_{t+1,i,N}) > V_{t+1}(\text{option de sortie})$$

$$V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,i,N}, q_{t+1,i,A}) \geq V_{t+1}(\text{option de sortie}).$$

Le reste de la clientèle est indifférente entre être fidèle à sa compagnie et changer d'assureur.

– Inversement, sous le dispositif actuel, aucune compagnie n'est censée détenir d'avantages informationnels, ce qui représente bien sûr une représentation volontairement schématique de la réalité. L'information étant symétrique entre les compagnies, il est plus difficile (plus coûteux) pour un assureur de retenir ses assurés que lorsque l'information est asymétrique. Il peut être plus explicitement montré qu'en $t+1$, la catégorie des assurés qui ont subi un accident en t est indifférente entre changer de compagnie et rester auprès de son assureur initial (l'option offerte par la concurrence étant aussi attractive que le contrat proposé par l'assureur initial). Il en va de même pour la catégorie de ceux qui n'ont pas subi d'accident en t :

$$\begin{aligned} \text{Max}\{V_{t+1}(\text{contrat offert par l'assureur initial}), V_{t+1}(\text{option de sortie})\} \\ = V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,i,A}, q_{t+1,i,A}) = V_{t+1}(\text{option de sortie}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Max}\{V_{t+1}(\text{contrat offert par l'assureur initial}), V_{t+1}(\text{option de sortie})\} \\ = V_{t+1}(p_i, \pi_{t+1,i,N}, q_{t+1,i,N}) = V_{t+1}(\text{option de sortie}). \end{aligned}$$

Cette modélisation suggère ainsi que la déréglementation devrait conduire à une moindre mobilité des assurés. La théorie semble en effet prédire que, si l'abandon de la législation actuelle se traduit par un appauvrissement de l'information inter-assureurs, l'on risque d'assister à une fidélisation des bons conducteurs et à une plus forte volatilité des mauvais.

Déréglementation et rétention d'information par les compagnies

En France, l'AGIRA (Association pour la Gestion des Informations sur le Risque Automobile) est un système centralisateur qui permet aux compagnies d'échanger des informations sur les

automobilistes. Un assuré automobile est fiché à l'AGIRA dès lors que son contrat fait l'objet d'une suspension (pour non-paiement de prime ou fausse déclaration de l'assuré) ou d'une résiliation (émanant de l'assureur ou de l'assuré et comprenant les non-renouvellements de contrats). Les compagnies transmettent elles-mêmes ces informations à l'AGIRA en précisant, outre le motif de résiliation ou de suspension d'un contrat, les circonstances du ou des sinistres (qui se sont produits lors des cinq dernières années) ainsi que le degré de responsabilité de l'assuré. Ce système joue un rôle essentiel dans la transmission entre assureurs des informations sur les individus, en tant qu'assurés et qu'automobilistes. Il complète le relevé d'information, car il fait plus qu'aider les assureurs à repérer les mauvais conducteurs et à vérifier la véracité des déclarations faites par un nouveau client désireux de souscrire un contrat. Il leur permet également d'identifier les mauvais payeurs, les fraudeurs qui bien souvent n'ont pas non plus une conduite exemplaire au volant.

Toutefois, ce système de centralisation est loin d'être parfait car la transmission des informations par les assureurs n'est pas actuellement obligatoire. Toutes les compagnies ne collaborent pas à ce système (seuls 800 000 automobilistes étaient recensés dans ce fichier en 1999) et l'on peut craindre que le pourcentage de non-participation s'accroisse à la suite de l'abandon d'une référence commune sur l'indice de sinistralité. De surcroît, les assureurs pourraient à terme être amenés à former des cartels d'information parallèlement au système centralisateur de l'AGIRA, à l'instar de ce qui est observé à plus grande échelle aux Etats-Unis (pour plus de détails sur les systèmes de partage d'informations américains, voir D'Arcy et Doherty, 1990). L'intérêt pour les compagnies appartenant à un cartel réside dans l'acquisition d'un pouvoir de marché via la création d'avantages informationnels sur la «frange concurrentielle».

Afin d'évaluer le rôle des organismes publics dans le recensement des informations sur les assurés dans un contexte déréglementé, nous pouvons considérer un modèle qui traite de façon endogène l'information privée détenue par les compagnies dans leurs fichiers clients. D'un point de vue théorique, il serait souhaitable (socialement) d'imposer à tous les assureurs de divulguer les informations qu'ils acquièrent périodiquement sur leurs assurés. Cependant, chaque compagnie a intérêt individuellement à ne pas rendre publiques les informations qu'elle a acquises tout en profitant des informations déclarées par la concurrence. Pour illustrer ce résultat, considérons un marché d'assurance sur

lequel chaque compagnie a le choix entre divulguer ou non l'information sur sa clientèle aux concurrents. Supposons qu'une compagnie *A* révèle correctement les informations qu'elle acquiert une année *t* tandis qu'une compagnie *B* ne joue pas le jeu en ne divulguant pas l'identité des mauvais payeurs, des mauvais conducteurs..., ou en ne révélant ces informations qu'avec «parcimonie»... Si un client de la compagnie *A*, désireux de changer de compagnie, sollicite un contrat auprès de *B*, cette dernière vérifie auprès du système centralisateur si cet assuré est fiché. Le cas échéant, la compagnie *B* s'abstiendra de lui faire une offre alléchante et le client restera assuré auprès de *A*. Si au contraire, il n'est pas fiché, *B* fera tout pour l'attirer chez elle en lui proposant une alternative plus attractive que celle que lui propose *A*. En revanche, si la compagnie *A* constate qu'un assuré de *B* n'est pas fiché, elle pourrait en déduire à tort que c'est un bon conducteur, et lui proposer un contrat alléchant. À court terme, la compagnie *B* se constitue ainsi une clientèle dont le risque est inférieur au risque moyen de la population alors que la compagnie *A* conserve ses mauvais risques et récupère de surcroît ceux de *B*. Il y a donc un intérêt pour chaque compagnie à dévier unilatéralement en pratiquant la rétention d'informations tout en profitant des révélations faites par la concurrence. Dans le modèle économique étudié, il n'existe donc pas d'équilibre stable dans lequel chaque compagnie aurait le choix entre partager ou non l'information. Il serait intéressant de prolonger ce modèle avec information inter-assureurs endogène en introduisant un système de contrôle aléatoire qui obligerait les compagnies à divulguer toutes leurs informations et qui les empêcherait de les falsifier. Un tel système pourrait exiger une certaine forme de réglementation.

■ CONCLUSION

Cet article avait pour objet de cerner les effets sur la sécurité routière de l'abandon du dispositif réglementaire actuel de bonus-malus. Les enseignements que l'on peut tirer de l'analyse théorique de modèles dynamiques avec aléa moral ou antisélection sont résumés ci-dessous. Si la réglementation française des bonus-malus est vouée à disparaître, les pouvoirs publics doivent :

- Faciliter la mise en oeuvre par les assureurs d'une double indexation sur la prime et sur le taux de couverture des contrats bonus-malus afin d'améliorer le caractère incitatif des contrats tout

en veillant à préserver une relative simplicité des contrats pour conserver une certaine transparence du marché;

– Permettre aux assureurs de s'engager sur les contrats futurs (via la législation) car les contrats avec engagement se révèlent être plus incitatifs que les contrats sans engagement. La forme usuelle d'engagement implicite dans les contrats d'assurance automobile est satisfaisante en présence de la législation actuelle sur les bonus-malus mais ne le sera plus en cas de déréglementation;

– Veiller à ce que le système centralisateur de l'AGIRA perdure après la suppression de la législation sur l'évolution des CRM afin de faciliter la mobilité des assurés et d'aviver la concurrence;

– Rendre obligatoire la transmission à l'AGIRA des informations acquises par les assureurs et assortir ce système d'un contrôle visant à dissuader les assureurs de pratiquer la rétention d'information.

À maintes reprises, cet article a souligné les inconvénients qu'il y aurait à abandonner le dispositif réglementaire des bonus-malus «à la française». Pour autant, le système actuel est loin d'être parfait : d'une part, il n'est pas économiquement efficace car les CRM ne s'appliquent qu'à la prime et pas au taux de couverture. D'autre part, il est important de souligner que l'engagement sur l'évolution des primes dans le long terme est de moins en moins respecté par les assureurs depuis que se dessine à l'horizon la perspective d'une déréglementation des bonus-malus français. Bon nombre d'assureurs n'hésitent déjà plus à réviser annuellement la prime de base, le risque de sanction lié à de telles pratiques étant devenu quasiment nul. Enfin, les statistiques françaises récentes sur le nombre de victimes des accidents de la route rappellent que le rôle préventif du système bonus-malus dans la sécurité routière est encore loin d'être démontré et confirment l'idée selon laquelle la réflexion autour des bonus-malus ne doit pas s'arrêter à la seule question de savoir s'il doit être déréglementé ou non pour des raisons de concurrence.

□ Bibliographie

Chiappori P.A., Macho I., Rey P., Salanié B. (1994), «*Repeated Moral Hazard : The Role of Memory, Commitment and the Access to Credit Markets*», *European Economic Review* 38, 1527-1553.

Commission Consultative de l'Assurance (1991), «*Rapport sur le bonus-malus en Assurance*», juillet.

- D'Arcy, S.P., Doherty, N. (1990), «*Adverse selection, Private Information and Lowballing in Insurance Markets*», *Journal of Business* 63, 145-164.
- Fombaron, N. (1997), «*Contrats d'assurance dynamiques en présence d'antisélection : les effets d'engagement sur des marchés concurrentiels*», thèse de doctorat, Université de Paris X-Nanterre.
- Fombaron, N. (2000), «*L'impact sur la sécurité routière d'une déréglementation des systèmes de bonus-malus en assurance automobile : un modèle d'aléa moral répété*», Mimeo.
- Lambert R. (1983), «*Long Term Contracts and Moral Hazard*», *Bell Journal of Economics* 14, 441-452.
- Shavell S. (1979), «*On Moral Hazard and Insurance*», *Quarterly Journal of Economics*, 93, 541-562.
- Townsend R. (1982), «*Optimal Multiperiod Contracts and the Gain from Enduring Relationships under Private Information*», *Journal of Political Economy* 90, 1166-1186.

□ Notes

1. Par souci de simplification, seul le phénomène d'aléa moral est modélisé dans les travaux cités dans cette section. Excluant ainsi l'antisélection, il n'y a pas de «bas» et de «hauts risques» mais uniquement des automobilistes dont la probabilité d'accident dépend de leur volonté de conduire prudemment.

2. Le phénomène d'antisélection pourrait justifier à lui seul la présence d'une indexation des contrats sur la sinistralité mais le modèle étudié se focalise sur les incitations à la prudence au volant donc sur le phénomène d'aléa moral.

3. Il est à noter que la comparaison des niveaux d'effort est faite ici sous l'hypothèse d'absence d'épargne. Pour une modélisation de l'épargne dans le cadre d'aléa moral répété, voir Chiappori et al., 1994.

4. Le relevé d'information est le document que tout assureur français est obligé de délivrer à un assuré qui en fait la demande, et qui retrace le passé de cet assuré. Le Code des Assurances prévoit que ce document comporte la date de souscription du contrat, le numéro d'immatriculation du véhicule, les nom, prénom, date de naissance du souscripteur, le numéro et la date de délivrance du permis de conduire, le nombre d'accidents, leur nature et leur date de survenance au cours des cinq périodes annuelles précédant l'établissement du relevé ainsi que la part de responsabilité retenue, et le coefficient de réduction/majoration appliqué à la dernière échéance annuelle.