



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Assurances

Question écrite n° 39014

Texte de la question

M. François Grosdidier appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur notre système du bonus-malus qui est défavorable aux automobilistes. C'est ainsi qu'un seul sinistre responsable par an entraîne un malus de 25 p. 100, alors que le bonus est de 3 p. 100 par an en cas de non-accident déclaré. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître s'il envisage de modifier le système actuel, qui est par ailleurs en concurrence avec d'autres systèmes d'assurance auto en Europe.

Texte de la réponse

La clause de réduction-majoration, appelée communément clause bonus-malus, a pour objectif de moduler la prime de l'assuré en fonction de ses antécédents de sinistres. Les trois principes de base de la clause bonus-malus sont les suivants : lors de chaque échéance annuelle du contrat, la prime due par l'assuré est déterminée en multipliant le montant de la prime de référence par un « coefficient de réduction-majoration », le coefficient d'origine étant de 1. La prime de référence est calculée en fonction de caractéristiques techniques telles que la zone géographique de circulation et l'usage socio-professionnel du véhicule ; après chaque période annuelle d'assurance sans sinistre, le coefficient est réduit de 5 p. 100 (et non de 3 p. 100 comme l'indique le parlementaire), sans pouvoir être inférieur à 0,50. Le bonus maximum est donc de 50 p. 100. À l'inverse, un sinistre survenu au cours de l'année majore le coefficient de 25 p. 100, sans pouvoir dépasser 3,50. Après deux années sans accident, le coefficient ne peut être supérieur au coefficient d'origine, c'est-à-dire 1 ; en cas de remplacement du véhicule ou de changement d'assureur, le coefficient de bonus-malus est automatiquement transféré. Le fait que le taux de malus de 25 p. 100 soit supérieur au taux de bonus de 5 p. 100 traduit les exigences techniques de fonctionnement d'un système de bonus-malus le plus équilibré possible. En effet, le rapport entre le taux du bonus et le taux du malus dépend de la proportion entre le nombre d'assurés qui n'ont pas de sinistre et le nombre d'assurés ayant un sinistre susceptible de donner lieu à un malus. Pour que le système soit parfaitement équilibré, il faut 5 bonus de 5 p. 100 pour 1 malus de 25 p. 100, ce qui équivaut à un taux de sinistre de 1 assuré sur 6. En réalité, les statistiques montrent que la fréquence effective des sinistres est inférieure de près de moitié : le taux de sinistre est d'environ 1 assuré sur 12. Cela signifie schématiquement qu'il y a chaque année un seul malus de 25 p. 100 pour 11 bonus de 5 p. 100. Au regard de la fréquence effective des sinistres constatés, et d'un strict point de vue d'équilibre statistique, le taux du malus devrait être non pas 5 fois, mais 11 fois supérieur au taux du bonus, c'est-à-dire de l'ordre de 55 p. 100 au lieu de 25 p. 100. Le système de bonus-malus ne désavantage donc pas les conducteurs qui ont un malus. Le Gouvernement est partisan du maintien de la clause actuelle de bonus-malus, à laquelle les assurés français sont très attachés, en raison des deux avantages essentiels qu'elle présente : d'une part, elle facilite le choix d'un contrat d'assurance par les consommateurs, qui disposent de la possibilité de transférer leur coefficient de réduction-majoration, en leur permettant de comparer avec facilité les primes proposées par les compagnies d'assurance ; d'autre part, la clause de bonus-malus contribue au renforcement de la prévention routière. Si les automobilistes français peuvent désormais souscrire leurs contrats d'assurance auprès d'une entreprise de l'Union européenne autre que française dans le cadre de la liberté de prestation de services, ces contrats n'en restent pas moins soumis à

la clause obligatoire de bonus-malus. Comme l'ont fait récemment valoir les autorités françaises auprès des services de la Commission européenne, la clause de bonus-malus n'est pas contraire à la liberté tarifaire. Chaque entreprise reste totalement libre de fixer son tarif commercial, comme en témoigne le caractère très concurrentiel de l'assurance automobile en France.

Données clés

Auteur : [M. Grosdidier François](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39014

Rubrique : Politiques communautaires

Ministère interrogé : économie et finances

Ministère attributaire : économie et finances

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 mai 1996, page 2668

Réponse publiée le : 15 juillet 1996, page 3838