



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/120/Add.3
17 décembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION
ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTE-SIXIÈME SESSION**

(Genève, 18-21 novembre 2008)

Additif

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE
SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules automobiles

Note du secrétariat

1. Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif à l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules automobiles (document de base: ECE/TRANS/WP.1/2008/2/Rev.1), tel qu'adopté par le Groupe de travail au cours de sa cinquante-sixième session (voir ECE/TRANS/WP.1/120, par. 32).
2. Le contenu de ce texte sera incorporé dans le chapitre 2 de la R.E.1 révisée en tant que section 2.5.

Révision de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)

Chapitre 2 Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

...

2.5 Assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules automobiles

2.5.1 Contexte

L'expérience d'un certain nombre de pays montre qu'une approche diversifiée est le meilleur moyen d'influer sur le comportement des usagers de la route. En particulier, à l'égard des auteurs d'infractions au Code de la route, il semble que l'on obtienne les meilleurs résultats en associant des sanctions pénales et administratives à des mesures économiques.

L'imposition d'une assurance responsabilité civile pour les propriétaires de véhicules sert assez souvent à exercer une pression économique. Ce type d'assurance permet, en premier lieu, de garantir aux victimes d'accidents de la route la réparation du préjudice corporel ou matériel subi et, en deuxième lieu, d'exercer une pression économique sur les auteurs d'un tel préjudice, qu'il s'agisse des propriétaires ou des conducteurs des véhicules.

Dans de nombreux pays, la législation fait obligation à tout propriétaire de véhicule de souscrire un contrat d'assurance responsabilité civile et prévoit que cette condition doit être remplie avant l'immatriculation du véhicule pour que celui-ci puisse circuler.

La garantie d'une indemnisation des victimes d'accidents de la route revêt une importance croissante, en particulier à l'échelle internationale, compte tenu de l'augmentation du volume de la circulation transfrontière (transport international de passagers et de marchandises par route ou voyages privés). Le régime d'assurance responsabilité civile automobile internationale (système de la carte verte)¹ est une des réponses possibles à ce problème.

Il existe plusieurs types d'incitations/pénalités pour les assurés. Parmi les moyens économiques de peser sur le comportement de l'assuré (le propriétaire du véhicule) à travers l'assurance responsabilité civile, l'un des plus importants est le système de coefficient de bonus-malus qu'appliquent les compagnies d'assurances pour calculer le montant de la prime d'assurance, c'est-à-dire le montant que l'assuré (le propriétaire du véhicule) doit payer lorsqu'il conclut un contrat d'assurance.

Les coefficients *bonus-malus* réduisent ou augmentent le montant de la prime: le coefficient de réduction (*bonus* signifie bon en latin) s'applique si la responsabilité de l'assuré n'a pas été engagée pendant la période de validité du contrat d'assurance, c'est-à-dire s'il n'a été à l'origine d'aucun accident de la circulation. Dans le cas contraire, c'est le coefficient de majoration (*malus* signifie mauvais en latin) qui s'applique.

¹ Sur cette question, voir l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux, en date du 30 avril 2004 (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4).

Une autre manière d'utiliser la contrainte financière pour faire évoluer le comportement des assurés consiste à donner à l'assureur le droit d'exercer une action récursoire contre le conducteur ou le propriétaire du véhicule automobile (l'assuré) lorsqu'un accident de la route résulte d'une infraction grave au Code de la route (conduite en état d'ébriété, défaut de permis pour le véhicule en cause, etc.). Cela signifie qu'après avoir indemnisé la victime pour le dommage subi l'assureur a le droit d'intenter une action contre le responsable de l'accident en vue d'obtenir le remboursement des montants qu'il aura versés.

Les mesures économiques susmentionnées, associées à d'autres mesures, ont un effet bénéfique sur le comportement des conducteurs, qui se montrent plus prudents et plus respectueux du Code de la route. Cela se traduit par une diminution du nombre des accidents de la route et du nombre de blessés et de morts.

2.5.2 Recommandations

Au vu de ce qui précède, il est recommandé de prendre les mesures suivantes:

- a) Tous les pays devraient imposer, parmi les obligations à remplir pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule et être autorisé à circuler, la détention d'une assurance valide en responsabilité civile. Dans de nombreux pays, la délivrance du certificat ou de la plaque d'immatriculation est subordonnée à la souscription d'un contrat d'assurance. Afin de faciliter les contrôles sur le bord de la route dans les pays où la vignette attestant de la validité de l'assurance est obligatoire, celle-ci devrait être apposée sur le véhicule, à un endroit visible, par exemple sur le pare-brise;
- b) Les pays devraient encourager l'introduction du système de «*bonus-malus*», tel qu'il est décrit à la section 2.5.1 ci-dessus;
- c) La législation nationale devrait prévoir que l'assureur prestataire de ce type d'assurance a le droit de se retourner contre l'assuré responsable d'un accident de la circulation survenu du fait d'infractions graves au Code de la route afin de lui réclamer le remboursement des dépenses qu'il a engagées pour indemniser les victimes.
