AVIS n°16/2023

relatif à un projet de délibération en application de la loi du pays n°xxx du xxx portant modification des livres II et III du code des assurances applicable en Nouvelle-Calédonie et relative à l'obligation d'assurance automobile

Présenté par la CEAI/CDEFB[1] :
Les présidents/es
Madame Christine POELLABAUER et monsieur Hatem BELLAGI
Le rapporteur de la CEAI :
Monsieur Christian ROCHE
Dossier suivi par :
Mesdames Laetitia FRANCOIS, cheffe du bureau des études, et Véronique NICOLI, secrétaire ainsi que monsieur Sébastien BOYER chef du bureau de la documentation.

[1] Commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures et la commission du développement économique, de la fiscalité et du budget.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 02 août 2023 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un projet de délibération en application de la loi du pays n°xxx du xxx portant modification des livres II et III du code des assurances applicable en Nouvelle-Calédonie et relative à l'obligation d'assurance automobile, **selon la procédure d'urgence**.

Les commissions de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures ainsi que du développement économique, de la fiscalité et du budget ont auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, les services, les actrices et acteurs concernés par ce sujet (cf. annexe).

L'ensemble des contributions a apporté un précieux concours aux travaux des commissions dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

Avis n°16/2023

I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

En mai 2019, l'institution était saisie d'un avant-projet de loi du pays portant modification des livres II et III du code des assurances applicable en Nouvelle-Calédonie. 4 ans sont passés sans que cette partie législative soit encore votée.

Afin de compléter et préciser ce cadre, il s'agit désormais d'y adjoindre la partie réglementaire faisant l'objet du présent projet de délibération. Bien que très succinct dans sa rédaction, comprenant seulement 2 articles, il apparaît qu'une annexe renvoie aux dispositions relatives à l'assurance des véhicules terrestres à moteur, de leur remorques et semi-remorques du titre I - dédié "aux assurances obligatoires" du livre II de la partie réglementaire des assurances applicable en Nouvelle-Calédonie.

Deux aspects majeurs sont caractérisés comprenant chacun leurs spécificités, tels que :

1. <u>l'obligation de s'assurer</u> définie par :
    - les personnes assujetties,
    - l'étendue de l'obligation d'assurance,
    - les franchises, les exclusions de garanties et les déchéances,
    - le contrôle et les sanctions de l'obligation d'assurance,
    - la procédure d'indemnisation des victimes *(section réservée non rédigée)*.

2. <u>l'obligation d'assurer</u> définie par :
    - les conditions de fonctionnement de la commission tarifaire en assurance automobile (CTAA),
    - la procédure de traitement des demandes par la commission,
    - les décisions rendues par la commission.

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental selon la **procédure d'urgence**.

II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

En propos liminaires, l'institution relève qu'elle est une fois de plus contrainte à l'urgence, s'interrogeant sur son utilité alors même que l'avant-projet de loi du pays datant de 2019 n'est toujours pas voté.

Ainsi, le CESE-NC émet des observations et recommandations d'ordre général concernant l'obligation de s'assurer et d'assurer.

Pour rappel, les membres indiquent que l'actualisation majeure de ce texte est déterminée par l'abrogation de la délibération de 1966[2], permettant la mise en œuvre de l'obligation d'assurer qui faisait défaut depuis lors dans notre droit normatif et qui incombera aux professionnels.

A. SUR L'OBLIGATION DE S'ASSURER

1. concernant les personnes assujetties

Les conseillers et conseillères précisent qu'il s'agit d'un élargissement pour assurer une meilleure indemnisation de la victime. L'objectif est de viser plusieurs personnes de manière à garantir une meilleure prise en charge de la victime d'un accident de la circulation.

2. concernant l'étendue de la garantie

Il s'agit d'un contrat qui précisera le nombre minimum de garanties qui devront être mises en œuvre. Il est notamment rappelé le champ des personnes qui devront être couvertes par cette obligation d'assurance : à savoir, la responsabilité civile des passagers du véhicule (qui peuvent être la cause d'un accident), la responsabilité civile de la personne ayant la garde du véhicule et également la responsabilité civile du propriétaire.

Le champ des dommages qui sont couverts par la garantie sera : les dommages corporels et/ou réparation des dommages matériels. Ce projet précise que s'agissant des dommages corporels il n'existe aucune limitation possible à la garantie prévue. C'est-à-dire que l'entièreté des dommages corporels doit être prise en charge, aucune franchise ne peut être fixée ou de mesures d'exclusion de garantie. Hormis dans 2 cas :

- celui où le conducteur est également victime : ses dommages corporels s'il n'est assuré qu'aux tiers, ne seront pas couverts,
- où les dommages corporels subis par un salarié travaillant pour un employeur à l'occasion d'un accident du travail. En effet, cette exclusion est couverte par d'autres clauses prévues dans le code du travail.

[2] *Délibération n°364 du 15 décembre 1966 rendant obligatoire l'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.*

- Concernant les dommages matériels, les seules exclusions possibles seront celles causées aux immeubles. A titre d'exemple : un accident de voiture qui cause parallèlement un dommage à un bâtiment, ces dommages ne seront pas couverts par ce projet de texte. Ils seront couverts par la responsabilité civile comprise dans les contrats de location et/ou assurance habitation.
  Il en sera de même pour les marchandises et objets transportés par un véhicule. Les dommages qui adviendraient à une cargaison font l'objet de dispositions spécifiques issues du contrat de transport de marchandises.

3. <u>concernant les franchises, exclusions de garanties et déchéances</u>

<u>l'art R.211-7</u> : vise que "ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droits : " ce qui concerne les franchises, décharges de garantie, exclusion de garantie etc. Or, il est indiqué, à titre d'explication, que cela est pour garantir à la victime d'obtenir réparation en toutes circonstances. A charge pour l'assureur de se tourner vers le fonds de garanties des assurances obligatoires de dommages (FGAO).

Selon les termes de l'article L.421-4 du code des assurances néo-calédonien, le FGAO est notamment alimenté par la double contribution des entreprises d'assurance (contribution proportionnelle aux cotisations reçues sur le dernier exercice) mais également par les automobilistes assurés (contribution prélevée sur les cotisations réglées par les assurés).

A ce jour, le FGAO intervient à titre subsidiaire uniquement quand les compagnies d'assurances ne le font pas. En audition, leurs représentants ont relevé que cet article aura un impact financier fort puisque la charge des sinistres est reportée sur l'assureur. En termes de conséquences, sont évoqués des surcoûts, des majorations au niveau des souscriptions pour pallier l'augmentation de la sinistralité. Il est évalué comme l'un des articles le plus impactant par les professionnels.

Ces derniers expliquent que "*contrairement à ce qui est indiqué au dernier paragraphe de la page 3 du rapport au congrès de la Nouvelle-Calédonie, tout recours auprès de ce Fonds devient impossible après intervention d'une compagnie. Exercer un recours à l'encontre des conducteurs responsables s'avère tout aussi illusoire au vu des montants à recouvrer qui s'élèvent souvent à plusieurs dizaines de millions voire de centaines de millions de francs CFP.*
Considérant ce qui précède, l'article R. 211-7 aurait pour effet de déplacer la charge de l'indemnisation des victimes, du FGAO vers les compagnies d'assurances sans possibilité de recours et sans aucune certitude que les contributions prélevées en soient pour autant diminuées.
En 2022, 44,4% des accidents automobiles concernaient des automobilistes en défaut de permis de conduire avec des conséquences souvent très graves et coûteuses.

Le déséquilibre généré par ce transfert et la dégradation de la charge sinistre absorbée par les compagnies aurait pour conséquence presque inéluctable d'imposer aux assureurs une revalorisation des cotisations pour maintenir leur équilibre financier."

Recommandation n°01: réaliser une étude d'impact relative aux conséquences tarifaires de ce changement réglementaire, par les services du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie afin que de nouvelles dispositions soient mises en œuvre pour éviter ces augmentations.

4. <u>concernant le contrôle et les sanctions</u>

Le contrôle de l'obligation de s'assurer se fera par l'attestation d'assurance ainsi que le certificat d'assurance. Il s'agit de nouvelles dispositions et d'une actualisation notamment concernant les sanctions.
Exemple : si lors d'un contrôle routier le conducteur n'est pas apte à présenter son attestation, la personne peut être soumise à une contravention de 1ère classe et si la personne ne présente pas ses documents en règle dans les délais impartis, une contravention de 4ème classe pourra être mise.

<u>art R. 211-9-I-d</u> : concernant les informations à communiquer sur les attestations et notamment en ce qui relève de la mention de la période d'assurance correspondant à la prime ou portion de prime payée.
Lorsque l'attestation d'assurance est délivrée (la carte verte) en réalité le client n'a pas encore payé son assurance, à fortiori si ce dernier est mensualisé. Les documents sont délivrés en amont du règlement.
Ainsi tel que rédigé, les représentants interprètent cette mention comme un risque comprenant que l'assurance soit totalement réglée.
Recommandation n°02: lever cette ambiguïté rédactionnelle

En outre, il a été porté à la connaissance des membres, que le gouvernement français a récemment annoncé la disparition de la vignette et de l'attestation d'assurance pour avril 2024. La vérification de la couverture d'assurance se fera désormais par le biais du fichier des véhicules assurés (FVA) qui est alimenté depuis 2019 par l'ensemble des compagnies d'assurance opérant sur le marché français. Le CESE-NC soutient la mise en œuvre d'un tel outil.
Recommandation n°03 : conseiller la mise en place d'un FVA calédonien.

<u>art R. 211-9-I-e, R211-11 I et R211-17-I</u> : sur les caractéristiques des véhicules concernant leur identification, l'attestation mentionne le numéro du moteur des véhicules ou engins non immatriculables.
Recommandation n°04 : ajouter le numéro de série du véhicule afin de pallier les problématiques liées à d'éventuels changements de moteurs (en cas de panne majeure).

<u>art R. 211-9-III alinéa 2 et art R.211-16-III :</u> concernant la mention des W garage, il est précisé que cette dénomination varie en fonction des assureurs (soit des W, des X voire le numéro des W garage) ainsi une nécessaire harmonisation doit être réalisée afin qu'à la délivrance de l'attestation aucune incertitude subsiste. Certaines compagnies indiquent ainsi le numéro de W garage ce qui permet un contrôle annuel de la validité de ce numéro sur la carte verte. Les représentants des compagnies souhaitent conserver cette possibilité .
Recommandation n°05: harmoniser les mentions W garage.

<u>art R. 211-11-II</u> : l'attestation provisoire doit mentionner la nature et le type du véhicule ou en ce qui concerne les contrats d'assurance mentionnés à l'article Lp 211-2, la profession du souscripteur.

art R. 211-15 : L'institution relève qu'il manque la référence aux véhicules supérieurs à 3,5 tonnes, laissant penser qu'ils ne sont pas soumis à l'obligation d'apposition de la carte verte.
Recommandation n°06 : ajouter la référence des véhicules supérieurs à 3,5 tonnes.

art R. 211-17-III : le CESE-NC s'interroge sur la nécessité que la demande soit motivée pour la délivrance d'un duplicata d'assurance.
Recommandation n°07: supprimer l'exigence de motiver cette demande.

B. SUR L'OBLIGATION D'ASSURER

Elle repose sur la constitution de la commission de tarification en assurance automobile (CTAA). Cette commission aura comme principale prérogative de s'assurer que toute personne qui en fera la demande et qui se verra opposer un certain nombre de refus, se verra proposer le nom d'un assureur. (cf schéma).

- 1er cas : une personne est en défaut d'assurance depuis plus de 18 mois : il est nécessaire de cumuler plus de 3 refus par 3 assureurs différents, elle aura un délai de 15 jours pour saisir la commission qui aura 2 mois pour se prononcer. Elle désignera la compagnie d'assurance qui devra couvrir le demandeur et définir les conditions de tarification auxquelles il sera soumis. Cette décision doit être notifiée au demandeur dans un délai de 10 jours. A l'issue de cette procédure, la personne est assurée.

- 2ème cas : une personne est en défaut d'assurance et se voit opposer des refus mais a été assurée au cours des 18 derniers mois. Le dernier assureur en date ne peut pas se soustraire à cette demande et sera obligé de couvrir le/la conducteur/trice. Dans ce contexte, les conditions de souscription peuvent être source de problème. En effet, l'assureur qui est contraint de reprendre le demandeur, pourrait y mettre des conditions tarifaires différentes. En cas de difficultés, la CTAA est saisie, elle a 2 mois pour rendre une décision sur les conditions dans lesquelles le demandeur est repris.

Recommandation n°08 : demander qu'un certificat de contrôle technique vierge de moins de 3 mois soit fourni à l'occasion de la saisie de la CTAA,

Recommandation n°09 : réduire le délai de 2 mois à un mois.

Art R. 212-1 :En audition, les professionnels ont formulé des inquiétudes concernant notamment *"les demandes d'assurance soumises à la CTAA qui peuvent concerner des véhicules déclarés, par un expert automobile, comme techniquement ou économiquement irréparables ou gravement endommagés ou plus généralement des véhicules ne garantissant pas une conduite dans des conditions de sécurité suffisante. La profession souhaite que dans ses instructions, la commission analyse la qualité et l'état des véhicules à assurer via la production d'un rapport de contrôle technique vierge, de moins de 3 mois."*

De plus, ils mettent en exergue la situation *“d’anciens assurés dont les primes n’ont pas été totalement soldées auprès de leur ancien assureur ou qui font l’objet d’une procédure contentieuse pour la résiliation pour non-paiement de prime de leur(s) précédent(s) contrat(s).”*

Recommandation n°10 : préconiser que dans ces conditions, la CTAA prenne en compte cette situation et que dans ses décisions, elle soumette le règlement des primes antérieurement dues par le demandeur, à la souscription d’un nouveau contrat d’assurance.

Art R. 212-3 : En ce qui concerne cet article, les commissions s’interrogent sur la référence à l’article Lp 212-1.

Au titre de sa composition, la CTAA sera constituée :

- d’un président, qualifié en matière juridique ou assurantielle,
- de trois représentants des sociétés d'assurance,
- de deux représentants des assurés désignés par les associations de consommateurs.
- d’un représentant d'une association d'aide aux victimes.

Recommandation n°11: demander que la désignation du président de la CTAA soit empreinte de neutralité vis-à-vis les sociétés d’assurances et les pétitionnaires.

Art R. 212-14 : Il est indiqué que cette instance devra établir son règlement intérieur pour son fonctionnement.

En outre, les commissaires font part de leurs diverses interrogations.

➔ ***Concernant les refus des assurances, quelles en sont les causes ? Est-ce que cela est dû à un malus ?***

Souvent cela est lié à une sinistralité importante, le cumul de plusieurs malus ou dans le cas de défaut de paiement des mensualités d’assurance pour lequel les assureurs s’orientent vers une augmentation de leurs tarifs ou un refus d’assurer la personne.
S’agissant des refus et indépendamment du cas de résiliation, il est évoqué la problématique des jeunes conducteurs qui se voient opposer des refus ainsi que des zones géographiques qui sont pénalisées, pour lesquelles les assureurs sont rétifs à vouloir assurer, telle que la province des Îles Loyauté et indépendamment de la sinistralité des personnes.
C’est pourquoi le projet de texte ne précise pas les cas de refus afin que toutes les situations puissent être examinées. L’objectif est de diminuer les cas de carence d’assurance.

➔ ***Concernant la responsabilité des propriétaires dont le véhicule a été volé ?***

Dans ce cadre précis, l’assurance du propriétaire fonctionne. L’assureur dispose d’un mécanisme de recours contre les responsables afin que les préjudices qu’il aura indemnisés lui soient remboursés.

En cas d'insolvabilité des auteurs, c'est le fonds de garanties des assurances obligatoires de dommages (FGAO) qui prend le relais, il a vocation à suppléer les défauts d'assurances.

➔ ***Concernant le problème de l'alcool au volant ? Quid des conducteurs qui ont déjà causé des dommages en état d'ébriété, dans quelles conditions ces personnes sont à nouveau assurées ?***

L'inquiétude relative à l'obligation d'assurer est exprimée dans ce contexte. En effet, ne donne-t-on pas une permission à conduire alcoolisé puisque la personne sera à nouveau assurée?
Le sujet est délicat. De fait, le projet de délibération est en faveur des victimes afin que l'obligation d'assurer garantisse le risque.
Toutefois, il est nécessaire de s'interroger sur le traitement et le suivi des conducteurs à forte sinistralité. Il existe un débat sur la possibilité de reconnaître à la CTAA de préconiser des majorations aux polices d'assurance. Dans ces cas spécifiques et potentiellement, dans le cas d'une personne qui fait l'objet d'une demande de réassurance et qui se voit opposer des refus du fait de condamnations liées à sa consommation d'alcool.
Dans l'hexagone, les assureurs appliquent des majorations pour ce type de conducteur. Ainsi, comment préserver à la fois l'intérêt de la victime, et prendre en compte le fait du responsable de comportements accidentogènes.

➔ ***Concernant la part de véhicules non assurés dans les accidents ? Quid de solutions à mettre en œuvre lors de l'achat d'un véhicule, au moment de l'obtention de la carte grise ?***

Il ressort des données traitées par l'observatoire de la sécurité routière que : (cf annexes)

- la part **des véhicules non assurés** impliqués dans **les accidents corporels** graves en **2021** est de **17,30 %** sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie, répartie ainsi :
  - **10,58 %** dans les accidents survenus en province Sud,
  - **33,33 %** dans les accident survenus en province Nord,
  - **4 véhicules sur 5** n'étaient pas assurés en province des Iles Loyauté.

- la part **des véhicules non assurés** impliqués **dans un accident mortel** en **2021** est de **29,6%,** répartie ainsi :
  - **18,2%** dans les accidents survenus en province Sud,
  - **50%** dans les accidents survenus en province Nord.

En outre, il est précisé aux commissions, qu'un nouveau projet de délibération concernant notamment des modifications urgentes relatives au code de la route est actuellement en cours de rédaction.
A ce titre, des dispositions portant sur la preuve d'une souscription de garantie civile avant la délivrance d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule ou avant la mutation d'une carte grise seront mises en place. Ainsi cette obligation est renforcée pour éviter à l'avenir les défauts d'assurance.

De plus, il est rappelé qu'à ce jour la Nouvelle-Calédonie ne dispose pas d'un cadre normatif spécifique s'agissant des contrats d'assurances. Tout se passe de manière conventionnelle .
A titre d'exemple, un assureur peut venir conditionner la mise en œuvre de la garantie à la nécessité pour la personne de doter son véhicule de mécanisme antivol spécifique.
Néanmoins, à la mise en vigueur de ce futur projet de texte il sera possible de saisir la CTAA de cette question concernant les garanties supplémentaires imposées. En effet, cela revient à excéder en montant la prime d'assurance alors contractée.

III- CONCLUSION DE L'AVIS N°16/2023

L'institution rappelle ses recommandations :

- **art R.211-7 :**

Recommandation n°01: réaliser une étude d'impact relative aux conséquences tarifaires de ce changement réglementaire, par les services du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie afin que de nouvelles dispositions soient mises en œuvre pour éviter ces augmentations.

- **art R. 211-9-I-d :**

Recommandation n°02: lever cette ambiguïté rédactionnelle

Recommandation n°03 : conseiller la mise en place d'un FVA calédonien.

- **art R. 211-9-I-e, R211-11 I et R211-17-I** :

Recommandation n°04 : ajouter le numéro de série du véhicule afin de pallier les problématiques liées à d'éventuels changements de moteurs (en cas de panne majeure).

- **art R. 211-9-I-e, R211-11 I et R211-17-I :**

Recommandation n°05: harmoniser les mentions W garage.

- **art R. 211-15:**

Recommandation n°06 : ajouter la référence des véhicules supérieurs à 3,5 tonnes.

- **art R. 211-17-III :**

Recommandation n°07: supprimer l'exigence de motiver cette demande.

- **art R. 212-1 :**

Recommandation n°08 : demander qu'un certificat de contrôle technique vierge de moins de 3 mois soit fourni à l'occasion de la saisie de la CTAA,

Recommandation n°09 : réduire le délai de 2 mois à un mois.

Recommandation n°10 : préconiser que dans ces conditions, la CTAA prenne en compte cette situation et que dans ses décisions, elle soumette le règlement des primes antérieurement dues par le demandeur, à la souscription d'un nouveau contrat d'assurance.

Recommandation n°11: demander que la désignation du président de la CTAA soit empreinte de neutralité vis-à-vis les sociétés d'assurances et les pétitionnaires.

Suite aux observations des commissions et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un avis favorable à l'unanimité *sur le projet de délibération en application de la loi du pays n°xxx du xxx portant modification des livres II et III du code des assurances applicable en Nouvelle-Calédonie et relative à l'obligation d'assurance automobile.*

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **32 voix** « **pour** », **0** voix « **contre** » et **0** « **abstention** ».

LE SECRÉTAIRE	LE PRÉSIDENT
Gaston POIROI	**Jean-Louis d'ANGLEBERMES**

Annexes : RAPPORT N°16/2023

- *Nombre de réunions en commission : **2***
- *Adoption en commission **: 11/08/2023***
- *Adoption en bureau: **16/08/2023***
- *Adoption en séance plénière **: 17/08/2023***

Invités auditionnés (9) :

- **Madame Matcha IBOUDGHACEM**, directrice des affaires juridiques de la Nouvelle-Calédonie (DAJ-NC), accompagnée **madame Moé CHUNG et monsieur Himaguiri TOURAIVANE**, chargés d'études juridiques,
- **Madame Déborah POEDI**, juriste à de la direction des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres (DITTT),
- **Monsieur John TRUPIT,** directeur adjoint des affaires économiques (DAE) accompagné de **madame Mirella MARIE** , adjointe au chef de service de l'enregistrement des entreprises.
- **Monsieur Jean-René BOULEVART,** président du comité des assureurs de Nouvelle-Calédonie (COSODA) accompagné de **madame Myriam CIVARDI**, présidente de la commission automobiles,
- **Madame Mireille MUNKEL**, présidente de l'association prévention routière en Nouvelle-Calédonie.

Observations par écrit (2) :

- syndicat des courtiers en assurance de Nouvelle-Calédonie.
- comité des assureurs de Nouvelle-Calédonie (COSODA)

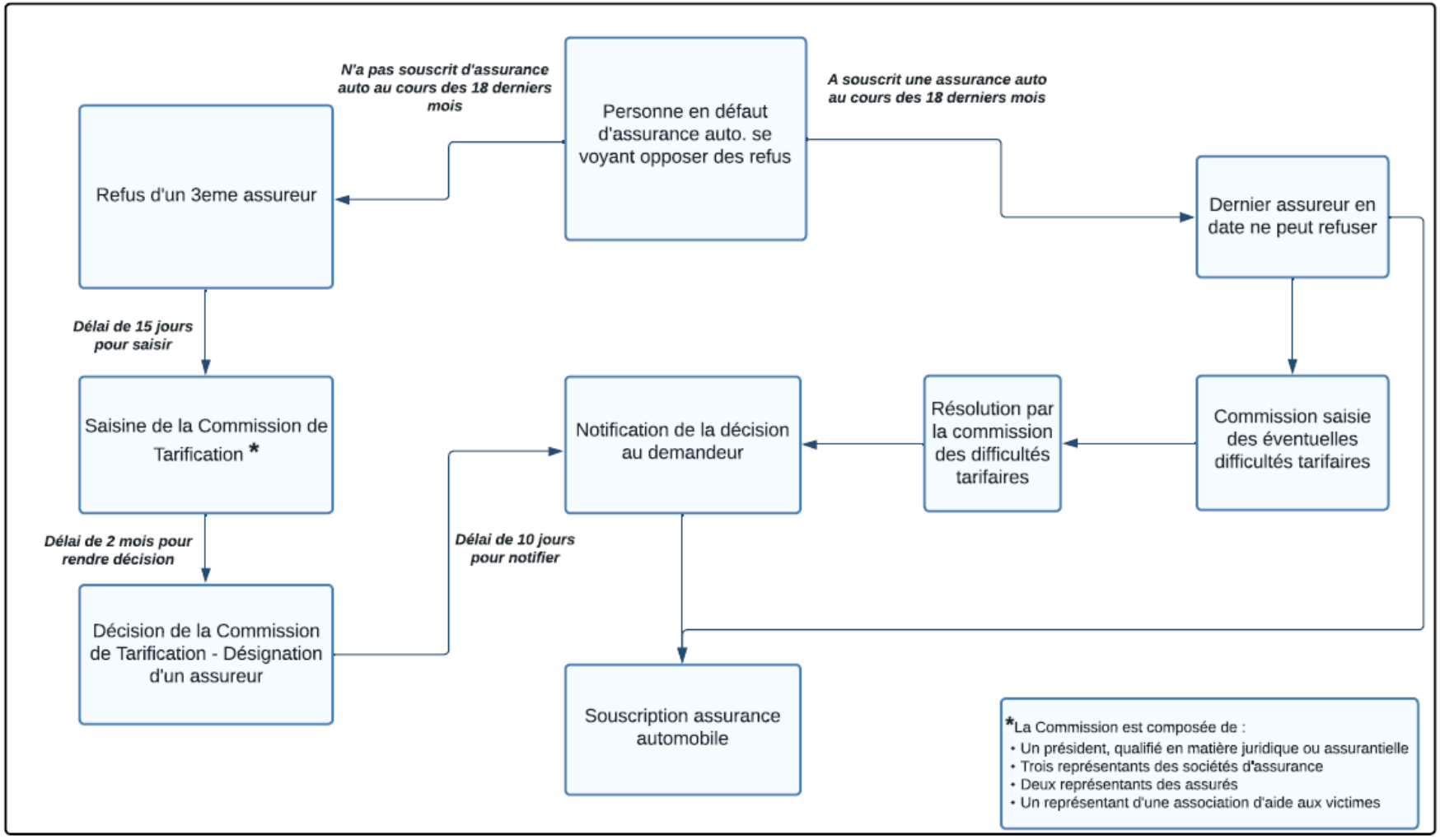
Au titre des commissions du CESE :

Ont participé aux travaux : ***Mesdames Pascal DALY, Christine POELLABAUER, et Rozanna ROY, messieurs Jacques ADJOUHGNIOPE, Louis-José BARBANÇON, Hatem BELLAGI, Pierre BOIGUIVIE, Bruno CONDOYA, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Robert LAKALAKA, Jean-Louis LAVAL, Jacques LOQUET, Patrick OLLIVAUD, Jean-Damien PONROY, Christian ROCHE, Jonas TEIN, Lionel WORETH et Marc ZEISEL.***

Étaient présents et représentés lors du vote : ***madame Christine POELLABAUER; messieurs Jacques ADJOUHGNIOPE, Louis-José BARBANÇON (procuration à monsieur ADJOUHGNIOPE), Hatem BELLAGI (procuration à monsieur ZEISEL), Bruno CONDOYA, Jean-Louis D'ANGLEBERMES (procuration à monsieur ROCHE), Robert LAKALAKA (procuration à madame POELLABAUER), Christian ROCHE, Lionel WORETH et Marc ZEISEL.***

Étaient absents lors du vote : ***Mesdames Pascal DALY et Rozanna ROY; messieurs Pierre BOIGUIVIE, Daniel ESTIEUX, Aguetil GOWE, André ITREMA, Jean-Louis LAVAL, Jacques LOQUET, Patrick OLLIVAUD, Jean-Damien PONROY, Jonas TEIN et Noël WAHUZUE,***

Schéma - Procédure devant la Commission de tarification en assurance automobile



Source DAJ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SITUATION DE L'ASSURANCE DES VEHICULES IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS GRAVES POUR L'ANNEE 2021

FICHE THEMATIQUE
"SITUATION DE L'ASSURANCE DES VÉHICULES ET ACCIDENTS"

DATE DE PARUTION:
AOÛT 2022

DEFINITIONS:

Accident corporel:
Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule, ayant eu pour conséquence humaine au moins une victime et ayant fait l'objet d'un procès-verbal des forces de l'ordre.

Tué
Victime décédée sur le ocup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessé
Victime admise dans un hôpital plus de 24 heures (BH) ou ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patiente à l'hôpital moins de 24 heures (BNH)

OBSERVATOIRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DITTT
Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres

CRITÈRE DE L'ÉTUDE

L'étude porte sur la situation de l'assurance des véhicules à moteur, dont la conduite nécessite un permis de conduire, impliqués dans les accidents corporels graves survenus en Nouvelle-Calédonie en 2021.

ANALYSE

Nombre de véhicules impliqués dans un accident corporel grave non mortel en fonction du statut de l'assurance.

2021	Global
Accidents corporels impliquant au moins un véhicule soumis à permis de conduire et à assurance	111
Nombre de véhicules à moteur impliqués (véhicules soumis à obligation de permis de conduire)	161
Assurance valide	110
Assurance défaut, non valide	23
Donnée non renseignée	28

Etat de l'assurance des véhicules impliqués dans les accidents corporels graves

La part des **véhicules non assurés** impliqués dans les **accidents corporels graves** en 2021
est de **17,30%**

Cette part s'élève à:

- *10,58% dans les accidents survenues en Province Sud*
- *33,33% dans les accidents survenus en Province Nord*
- *4 véhicules sur 5 n'étaient pas assurés en Province des Iles Loyauté*

** Les véhicules pour lesquels la donnée n' pas été renseignée (assurance non présentée ou donnée non renseignée) ne sont pas pris en compte pour le calcul des pourcentages*
*** Le petit nombre d'événements relevées en province Iles Loyauté ne permet pas l'exploitation en pourcentage*

SOURCE INITIALE DES DONNÉES : FICHIER BAAC - VERSION Août 2022

OBSERVATOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE NOUVELLE-CALÉDONIE - DITTT

1 bis, rue Unger - BP M2 - 98849 Nouméa Cedex

SITUATION DE L'ASSURANCE DES VEHICULES IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS MORTELS DE LA CIRCULATION EN 2021

FICHE THEMATIQUE
« SITUATION DE L'ASSURANCE DES VEHICULES ET ACCIDENTS »

DATE DE PARUTION :
JANVIER 2022

DEFINITIONS :

Accident mortel :
Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule, ayant eu pour conséquence humaine au moins une victime décédé des suites de ses blessures sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident et ayant fait l'objet d'un procès-verbal des forces de l'ordre.

Blessé
Victime admise dans un hôpital plus de 24heures (BH) ou ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patiente à l'hôpital moins de 24 heures (BNH).

OBSERVATOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE

SERVICE DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES

DITTT Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres

CRITERE DE L'ETUDE

L'étude porte sur la situation de l'assurance des véhicules à moteur, dont la conduite nécessite un permis de conduire, impliqués dans les accidents mortels de la circulation routière survenus en Nouvelle-Calédonie en 2021.
Les données sont détaillées par province.

ANALYSE

Nombre de véhicules impliqués dans un accident mortel en fonction du statut de l'assurance

2021	Global
Accidents mortels impliquant au moins un véhicule soumis à permis de conduire et à assurance	47
Nombre de véhicules à moteur impliqués (véhicule soumis à obligation de permis de conduire)	62
Assurance valide	38
Assurance défaut, non valide	16
Donnée non renseignée	8

Etat de l'assurance des véhicules impliqués dans les accidents mortels

La part des **véhicules non assurés** impliqués dans un accident mortel en 2021 est de **29,6%**

Cette part s'élève à :
** 18,2% dans les accidents survenus en Province Sud*
** 50,0% dans les accidents survenus en Province Nord*

**Les véhicules pour lesquels la donnée n'a pas été renseignée (assurance non présentée ou donnée non renseignée) ne sont pas pris en compte pour le calcul des pourcentages*

** Le petit nombre d'évènements relevés en province Iles Loyauté ne permet pas l'exploitation en pourcentage.

SOURCE INITIALE DES DONNEES : TRAXY – FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS
Ces chiffres peuvent évoluer en fonction des mises à jour des bases de données formant le fichier des accidents de la route