



Dossier: petite histoire des assureurs face aux vols de voiture

Par Romain Dabadie, Consultant en stratégie

En septembre 1998, Interpol réunit le ban et l'arrière-ban de la lutte contre le vol de voitures à Sofia. Le représentant du Comité européen des assurances (CEA), qui compte 29 compagnies adhérentes parmi lesquelles les géants mondiaux Axa ou Allianz, monte à la tribune et se lance dans un vibrant plaidoyer pour une coopération étroite avec les polices. Le marché unique européen, insiste-t-il avec des trémolos dans la voix, ne doit pas se transformer en marché unique des criminels. Il appelle de ses vœux une coopération totale avec les forces de polices du monde entier et une action sans rémission contre les gangs visant les parkings. Un tonnerre d'applaudissements salue cette envolée, parfaitement calibrée pour séduire le public en majorité policier.

Dans les couloirs de la conférence, les délégués des assureurs, lobbyistes de bon niveau, enfoncent le clou à lourds coups de marteau bien concrets. Ils plaident avec énergie pour que soient interconnectées les puissantes bases de données sur les voitures volées maintenues par les services de police et celles des assureurs. L'ambition est à la mesure du défi que rencontrent les assureurs depuis le début de la décennie. Les trafiquants taillent des coupes sombres dans leurs bénéfices, les obligeant à vider leurs coffres-forts pour rembourser des victimes, de plus en plus nombreuses. Ils en sont désolés. Car les assureurs tirent, du moins en France, d'énormes bénéfices de l'assurance automobile. Rendue obligatoire depuis la loi du 27 février 1958, elle est devenue depuis la vache à lait essentielle de leur activité. Cette manne



qui tombe dans leurs caisses sans efforts démesurés leur permet de se lancer dans de belles opérations financières et d'effacer sans dommages les plus forts coups de grisou économiques. En 1998, alors que le délégué du CEA s'étouffe d'indignation devant l'auditoire d'Interpol, les assureurs français encaissent 91,18 milliards de francs (13,9 milliards d'euros) de cotisations au titre de l'assurance automobile. De l'autre côté, ils ne versent que 81,99 milliards (12,5 milliards de francs) en primes aux victimes d'accidents, de dommages divers et de vols. Leur marge s'établit donc à la coquette somme de 9,19 milliards de francs (Source : Fédération française des sociétés d'assurances). Pas mal ! Mais les assureurs s'inquiètent depuis le début de la décennie car les voleurs grignotent cette manne. Ils versent 4,5 milliards de francs en 1990 et 8,8 milliards en 1993 pour indemniser les victimes de vols.

Les assureurs ont, lors de certaines occasions cruciales, l'habitude d'agir vite. C'est le cas en l'espèce. En 1998, ils n'hésitent pas à mettre l'équivalent de 20 millions d'euros sur la table pour acheter les services d'Interpol en sponsorisant un programme de lutte spécialement conçu, store stocar (stop to register stolen cars - arrêt des immatriculations de voitures volées). Ce programme très intéressant vise à connecter les bases de données des polices, des constructeurs automobiles et des assureurs pour permettre aux policiers de vérifier si la voiture qu'ils contrôlent a été volée à l'étranger puis immatriculée ailleurs grâce à de faux numéros. Mais cet engouement ne dura pas plus longtemps qu'une rose. En 1999, en 2000, en 2001, le nombre de vols de voitures chute continûment. Ce sinistre pèse moins lourd dans les bilans des assureurs. A partir du pic de 1993, les sommes à déboursier décroissent régulièrement pour atteindre 6,7 milliards de francs en 1997, puis 5,99 milliards en 2000. Après les attentats du 9 septembre 2001 contre le World trade center à New York et d'autres catastrophes, les assureurs sont pris à la gorge. D'autres priorités les assaillent que celles de la protection des biens des citoyens. Brusquement, ils retirent leurs belles billes du projet store stocar, qui, privé de ce soutien de poids, est classé. Une belle occasion de disposer d'un outil de lutte performant à l'échelle européenne est repoussée aux calendes grecques. Quelles sont les raisons avancées officiellement pour ce retrait ? Un courriel est adressé à Interpol. En voici la teneur : « Selon mes informations, le programme store stocar lancé en 2000 aurait été



annulé. Serait-il possible de connaître les raisons de cette décision ? ». La réponse du service de presse n'a pas tardé, très polie. « Après étude de votre question, j'ai le regret de vous informer que nous ne pouvons donner suite à votre demande ». Les assureurs sont à peine plus prolixes. A la même question, Jean-Louis Marsaud, directeur au Comité européen des assurances (CEA) explique : « Les assureurs européens sont effectivement intéressés par le projet Storestocar (désormais rebaptisé VIRA 17). Mais les conditions de leur participation et de leur accès aux informations se heurtent à des problèmes juridiques complexes, pour lesquels nous sommes toujours en discussion avec Interpol ». Il donne, de surcroît, une information intéressante : non seulement les assureurs, entreprises privées, participent étroitement à des programmes de police, que l'on supposait du domaine exclusif des Etats, mais en plus ils accèdent à des informations sensibles.

L'anecdote, racontée ici pour la première fois, révèle toute la puissance des assureurs, y compris à l'égard d'institutions aussi prestigieuses qu'Interpol. Elle illustre parfaitement le rôle central qu'occupent, sans que les citoyens en soient informés et encore moins consultés, les assureurs auprès des polices nationales, depuis le début des années 90. En une dizaine d'années, ils accroissent leur rôle et réussissent à s'associer à toutes les décisions prises sur le terrain de la lutte contre le vol d'automobiles, puis, leur puissance, leurs idées leur permettront de diriger cette lutte et d'imposer leur loi aux autorités publiques sur un terrain important de la sécurité publique. Ils arrivent sur ce terrain avec leurs propres objectifs, différents de ceux des services de polices et des dirigeants politiques. Ceux-ci veulent réduire le nombre des vols, ils s'attaquent à tous les voleurs. Les assureurs affichent une stratégie sélective. Ils veulent seulement limiter le montant de leurs remboursements.

Les prémices de cette nouvelle stratégie remontent au début des années 80. Les assureurs, gens réputés pour la qualité leurs sources d'information, savent, avant tout le monde, le danger que représentent pour eux le vol de véhicules. Les statistiques commencent alors à peine leur envolée, lorsque l'un de ces professionnels ramène des Etats-Unis une documentation sur le National insurance crime bureau (NICB). Cet organisme, créé en 1912,



identifie et recherche les biens volés que les assureurs doivent rembourser à leurs clients. Un bien retrouvé et c'est autant de moins à payer au client. Le NICB dispose pour mener ses enquêtes de quelques 300 salariés, d'un budget alimenté par un dollar sur chaque contrat vendu et surtout d'un outil fabuleux : un accord avec le FBI. Les bases de données des deux institutions sont accessibles en temps réel à l'une et à l'autre. C'est sur ce modèle prestigieux qu'en 1984 naît Argos. Cette première intrusion privée d'importance dans le domaine de la sécurité, jusqu'alors réservée aux polices publiques, est aussi le premier instrument permettant aux assureurs de participer à la lutte contre le vol de voitures.

Les assureurs renforcent leur participation à la croisade contre les voleurs de voitures en créant, après Argos, en 1989, une Agence pour la lutte contre la fraude à l'assurance (Alfa), placée, elle aussi, sous le signe de la collaboration entre assureurs et forces de l'ordre. Depuis son fief de Jurançon, près de Pau, en toute discrétion, Argos se connecte à tous les fichiers possibles et imaginables qui touchent de près ou de loin les véhicules. A ses débuts, Argos ne bénéficie que des informations de la profession. Tous les assureurs lui adressent toutes les déclarations de vols et les sinistres réglés sur les épaves. Jusque là rien que de très logique : aujourd'hui, la quasi-totalité de la profession participe à Argos. Plus tard, avec les débuts des mesures de précautions prises par les conducteurs, Argos devient le gestionnaire du fichier national gravage. Il reçoit les identifications de toutes les véhicules dont un élément est tatoué afin de permettre leur identification lorsqu'ils sont volés. Chaque année 1,2 à 1,5 millions de voitures entrent dans ses fichiers. Plus tard, toutes les voitures privées vendues par les Domaines, parce qu'elles sont restées plus de 45 jours en fourrière, sont aussi rentrées dans les bases d'Argos. Il y a quelques années, Argos dispose d'un accès immédiat aux bases de données des constructeurs français. D'un simple clic, le spécialiste maison connaît les caractéristiques de n'importe quelle voiture produite par PSA ou Renault, depuis le capitonnage cuir ou velours des sièges jusqu'aux numéros d'identification les plus secrets. Argos regrette de ne pouvoir obtenir un même accès auprès des constructeurs étrangers. Il s'est heurté à une rébellion et n'a seulement obtenu accès à toutes les informations possibles sur les véhicules immatriculés en France. Cependant, Argos reçoit tous les deux mois des



douanes portugaises le listing des véhicules importés du Portugal en provenance de tous les pays, avec la description du modèle, le numéro de série et l'immatriculation déclarée. Excusez du peu.

Aujourd'hui, Argos dispose d'un accès direct aux fichiers les plus secrets du ministère de l'Intérieur. Via les réseaux informatiques, il pioche des informations dans le fichier national auto-fichier national des immatriculations (FNA-FNI), qui recense toutes les voitures immatriculées dans l'Hexagone. Argos reçoit tous les jours toutes les informations nouvelles inscrites dans le Fichier des véhicules retrouvés. Mieux, Argos est aujourd'hui en discussion pour disposer d'un accès direct au nouveau Fichier national des véhicules volés (FVV), où sont inscrit tous les véhicules déclarés volés auprès des services de Police ou de Gendarmerie. Ce FVV recense par exemple les voitures volées mises sous surveillance dans des enquêtes de grand banditisme ou de terrorisme. Mais selon des sources internes au monde de l'assurance, il n'a besoin de cet accès que pour faciliter sa tâche et accélérer les procédures. Dès aujourd'hui, il dispose de toutes les informations qu'il souhaite par d'autres moyens ... Au total, une entreprise privée accède à 28 millions de fiches automobiles. Ces fichiers bien épais permettent de mieux lutter contre le vol de voitures, affirment les assureurs. Les puissants ordinateurs « moulinent » et comparent les déclarations de vols aux compagnies d'assurances et celles des voitures volées. Les croisements permettent à l'assureur de repérer les véhicules volés et les éventuels cas de fraudes. Patiemment constituées depuis 1984, ces bases de données informatiques atteignent aujourd'hui une efficacité redoutable. Comme Argos, Alfa dispose d'un fichier nominatif des fraudeurs dont les données peuvent être consultées par les professionnels via un extranet crypté et sécurisé.

A partir des années 90, Argos passe à une autre échelle : celle de l'intervention directe sur le terrain de la sûreté. En 1995, Argos crée une équipe de chercheurs de voitures volées. 12 délégués opérationnels quadrillent le territoire. Ils sont trois en Ile-de-France, deux à Marseille et un à Nice, un à Lyon et à Lille, les autres dans les principales métropoles. Pas de missions ponctuelles, mais du « chalut ». Les délégués opérationnels visitent régulièrement les



fourrières, les parkings des gares et des aéroports. Ils surveillent les ports. Lorsqu'un véhicule attire leur attention, ils téléphonent à l'Identification gestion rapatriement (IGR), la plateforme informatique d'Argos qui accède aux différentes bases de données. Si le soupçon se vérifie, le chercheur prend contact avec la police locale, la voiture est ouverte, les numéros d'identification sont relevés. Sur le port de Marseille, grand lieu de trafic vers le Maghreb, les chercheurs vérifient, avec la police, une voiture sur trois, partant pour Alger ou Tunis. La toile d'araignée d'Argos ne s'arrête pas aux frontières de l'Hexagone. Dès sa création, l'organisme établit une filiale en Espagne pour contrôler la route vers le Maroc. Un autre poste est installé au Portugal. Deux correspondants surveillent la Pologne et l'Italie. Des accords sont passés avec des correspondants aux Pays bas, en Allemagne, au Royaume Uni, en Suède, Hongrie et Tchèque. L'identification effectuée, reste à récupérer la voiture. La rapidité de l'opération récupération varie en fonction de l'efficacité ou de l'honnêteté des polices et justices locales. Cette phase délicate reste à la discrétion de la compagnie adhérente qui décide, elle seule, de négocier ou non. Le propriétaire de bonne foi accepte la transaction proposée par l'assureur. Dans le cas contraire, une action en justice peut être engagée. Les procès traînent, parfois, six mois ou un an. Dans les pays où les accords ne sont pas signés, Argos, parfois informé par les attachés de sécurité, des policiers-diplomates des ambassades françaises, fait appel à des intermédiaires, des détectives privés spécialisés que la compagnie décide de payer 10 % de la valeur de la prise. C'est le cas pour des camions de fret précieux ou des véhicules de très haut de gamme. Argos reste très méfiant, dans ce cas, par peur de devenir victime d'un chantage de mafias qui enlèveraient de précieux véhicules et proposeraient de les restituer contre rançon. Dans tous les cas, l'assureur demande au propriétaire de lui rembourser les frais engagés pour la récupération, quelle que soit la méthode employée. Chez Alfa aussi, Les informations accumulées permettent souvent le déclenchement d'enquêtes menées par une centaine d'agents privés de recherches, certifiés par Alfa.

Mais le bilan des deux organismes, malgré les importants moyens dont ils disposent, ne se révèle pas franchement transcendant. En 1990, Argos récupère le nombre fabuleux de 657 véhicules. Il fait à peine mieux en 1991 avec un score de 847. En 1997, un seuil est franchi et



1870 heureux propriétaires peuvent remercier Argos. Ils sont 2534 en 1998. En 2002, 5798 véhicules sont récupérés en France et à l'étranger. Au 24 octobre 2003, le bilan s'établit à 5052, sur les 250 000 voitures volées en France. Un bien modeste bilan, même si la progression est sensible d'année en année [i]. Le bilan d'Alfa est tout aussi modeste, même si son activité ne représenterait que 15 % des enquêtes menées par toute la profession. Selon un document officiel, l'Agence a mené entre 1992 et 2001 25 289 enquêtes, dont 31,57 % relevaient de vols de véhicules, c'est son premier poste d'activité [ii]. Malgré la décevante activité d'Argos et d'Alfa, les assureurs atteignent leur objectif. Depuis 1984, Argos et Alfa fournissent, par leur seule existence, les preuves tangibles de l'ampleur du vol de voiture, des difficultés de la lutte, de la bonne volonté des assureurs et de la nécessité du renforcement de la collaboration privé-public. C'est cet effort qui va donner du poids à la parole des assureurs lorsqu'ils vont exiger des mesures exceptionnelles pour protéger leurs intérêts.

Au début de la décennie 90, avec l'envolée du nombre de vols de voitures et des remboursements à effectuer, la première réaction des assureurs, pour préserver la manne tirée de l'assurance auto, consiste à généraliser les petites arnaques habituelle de cette profession lorsqu'elle sent ses marges filer un mauvais coton. Pour comprendre ces entournures, un petit détour par les techniques de remboursement est indispensable. La loi prévoit que si le véhicule n'est pas retrouvé dans les 30 jours, l'assurance rembourse sa valeur de remplacement au jour du sinistre, définie par un expert dans la limite de la valeur d'achat et après déduction des franchises. La victime remet à l'assureur les clés et les papiers. Si le véhicule est retrouvé dans les 30 jours, le propriétaire doit le récupérer. S'il est endommagé, l'assureur paie le montant des réparations jusqu'à une valeur définie dans le contrat, moins évidemment la franchise. S'il est retrouvé après le délai fatidique de 30 jours, le propriétaire a le choix entre conserver l'indemnité déjà versée et renoncer au véhicule ou le récupérer en bénéficiant du remboursement des dommages éventuels. Voilà pour les règles d'assurance [iii]. Reste évidemment à prouver le vol. Au début des années 90, lorsque le véhicule volé est retrouvé, le dépôt de plainte ou la déclaration de vol ne constituent pas, en théorie, une preuve suffisante. C'est au propriétaire du véhicule d'apporter la preuve du vol.



Mais, dans les faits, ces dispositions sont sérieusement assouplies. Les tribunaux ne réclament plus une preuve en bonne et due forme. Ils estiment que la victime peut avancer de simples présomptions graves, un ensemble de circonstance qui rendent le vol vraisemblable lorsque la voiture volée n'est pas retrouvée. La seule déclaration de l'assuré suffit, d'ailleurs, à prouver le vol [\[iv\]](#). D'autres tribunaux n'hésitent pas à aller plus loin. Ils condamnent des assureurs à rembourser des vols alors que la voiture ne présente aucune trace d'effraction. Ils justifient leur décision en soulignant que le vol a pu être commis par un spécialiste adroit. En 1994, les assurés se trouvent dans une solide position de force.

Mais, à partir de 1995, les assureurs tentent de la miner. Ils durcissent leur position. Les compagnies refusent tout remboursement s'il n'y a pas de signes visibles d'effractions, de serrure crochetée, d'antivol forcé, de contacts électriques n'ont pas été détériorés. En 1996, la mutuelle Macif invoque l'absence d'effraction pour ne pas indemniser un véhicule ... complètement désossé. Les portières de ce véhicule, disparues, rendent impossible l'examen des serrures. Plusieurs affaires identique serraient devant les tribunaux pour des contrats comportant des clauses abusives sur le vol [\[v\]](#). Cette exigence de traces d'effraction est d'autant plus grave que, selon les assureurs eux-mêmes, 50 % des véhicules sont volés sans laisser de traces « Les assureurs sont contraints d'inclure dans leurs contrats des restrictions pour protéger la mutualité des assurés contre les fraudeurs éventuels », explique Guillaume Rosenwald, Directeur des marchés d'assurance des biens et des responsabilités de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), le syndicat professionnel des assureurs [\[vi\]](#). Des assurés courageux et déterminés doivent alors accepter de se lancer dans des procédures de longue, très longue durée pour obtenir gain de cause et obtenir de la Justice des décisions qui font jurisprudence.

L'histoire se transporte alors dans les salles discrètes au cœur du cœur du Palais de justice de Paris. Derrière une lourde et somptueuse porte de verre et d'acier, elles abritent les graves délibérations des plus hauts magistrats de France, les membres de la Cour de cassation, le tribunal suprême de l'ordre judiciaire, qui décide comment la loi doit être appliquée par les



tribunaux. Ici, dans de petites salles exemptes de tout décorum, pas d'effets de manches. Pas de plaidoiries enflammées. Oubliés les malheurs des assurés et les bénéfices des assureurs. Ici règnent des débats d'une technicité à toute épreuve. Seul compte le droit. Il est décortiqué par des professionnels de haute volée, craints et respectés. Leurs décisions, pesées au trébuchet, sont attendues par des meutes de coursiers qui vont ensuite les délivrer comme la parole divine chez les juges et les avocats. Et chez les assureurs. En 1995, la Cour de cassation, donc, voit arriver devant elle une affaire qui pose la question de la preuve du vol. Elle tranche nettement en faveur de l'assuré. Lorsque le véhicule n'est pas retrouvé, estime la Cour, la seule déclaration de l'assuré est suffisante pour déclencher la garantie de l'assureur. Dans une autre affaire, toujours en 1995, la Cour décide qu'un vol de clés de voiture s'assimile à une effraction. Un vol de clé est équivalent à un vol de voiture. Et l'assureur doit mettre la main à la poche alors qu'il s'y refusait.

Ces dossiers de preuves réglés, la justice va s'attaquer à un autre dossier sensible : celui des assureurs qui obligent les assurés à s'équiper de systèmes de protections en les menaçant de ne pas les garantir s'ils ne s'exécutent pas. En plein arbitraire, reconnaissent certains grands professionnels. Les documents « ne mentionnent pas toujours assez précisément ou explicitement les exigences de l'assureur en matière de protection contre le vol. Les mots marquage, gravure, alarme, coupe-circuit figurent souvent seuls sur les conditions particulières et il faut se reporter aux conditions générales pour apprendre que marquage et gravure sont inopérants si les données d'identification ne sont pas inscrites au fichier informatique géré par la société de gravure ou pour se voir préciser que le dispositif antivol doit être agréé par la SRA (Sécurité et réparation automobile, organisme certificateur des assureurs NDA) », s'inquiète le Médiateur de la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA), l'organisme professionnel du secteur [\[vii\]](#). Les assureurs font la sourde oreille. En 2002, le médiateur s'indigne encore : « l'indemnisation en cas de vols de véhicules est toujours une source prépondérante de litiges (entre assureurs et assurés NDA) [\[viii\]](#).



Une première fois, en 2001, la Cour de cassation tape sur les doigts des assureurs en les obligeant à remettre une fiche d'information décrivant les garanties et les exclusions avant signature du contrat sans que le conducteur ait à le demander[[ix](#)]. Cela ne suffit pas. Les dérives continuent de plus belle. En 2003, les magistrats de la Cour de cassation décident de frapper fort. L'affaire qui leur est transmise commence en 1996. Une conductrice achète une voiture équipée de dispositif anti-vol mais non pas du « sept clés » imposé par l'assureur dans le contrat. Elle paye ses cotisations d'assurance régulièrement. L'assureur, grippe-sou, les encaisse tout aussi régulièrement. La voiture est volée dans la nuit du 24 au 25 janvier 1997. L'assureur prend prétexte de l'absence du dispositif prévu dans le contrat d'assurance pour refuser de payer l'indemnisation prévue en cas de vol. Et cet assureur n'est pas une petite boutique de ville moyenne mais Axa courtage, filiale du groupe Axa, une puissance, dont le PDG à l'époque des faits est Claude Bébear, le parrain du capitalisme français. La procédure dure 6 ans. Jusqu'au 8 juillet 2003, lorsque la Cour de cassation décide que l'absence de dispositifs de protection non conformes aux prescriptions imposées par l'assureur ne justifie pas le refus de versement. L'assureur doit payer. Mieux, la Cour de cassation, qui n'a pas pour habitude de donner une grande publicité à ses décisions, décide, dans cette affaire, de diffuser sa décision le plus largement possible. Signe de son importance. Elle le publie dans son « Flash », un document adressé en urgence dans tous les tribunaux, dans son « Bulletin », scruté par tous les juristes français, et dans son « Rapport ». Afin que nul n'en ignore [[x](#)]. Mais pourquoi, malgré les bataillons de juristes qu'ils entretiennent, les assureurs risquent à ce point l'illégalité en faisant signer des contrats arbitraires ? Ils le savent bien : rares sont les conducteurs à se lancer dans des procédures de 7 ans pour faire respecter leurs droits. Ils le savent bien : peu de citoyens décortiquent les documents de la Cour de cassation. Les assureurs raisonnent avec des calculs de probabilités. Quelques acharnés obtiendront gain de cause. L'immense majorité des propriétaires de voitures se laissera berner sans protester. Ils n'obtiendront pas le remboursement de leur voiture volée. Mais ces arnaques ne sont que bricolages qui ne parviennent pas à limiter l'envolée des mauvaises statistiques. Les assureurs le savent : ils doivent passer à la vitesse supérieure pour protéger leurs bénéficiaires.



Ils se tournent alors vers les pouvoirs publics. Lesquels, débordés par les délinquances de masse et les incivilités, ne disposent ni des moyens financiers ni les idées pour les réduire. Les assureurs arrivent avec les uns, conséquents, et les autres, qui se révèlent plutôt intelligentes. Leur première idée consiste d'abord à empêcher les petits voleurs de s'emparer des voitures en accumulant la technologie la plus sophistiquée dans les habitacles et sous les capots. Ensuite, ils souhaitent « pourrir la vie » des trafiquants les traquant, en s'attaquant aux clients et en suivant les voitures volées à la trace. La croisade des assureurs pour imposer leurs idées se déroule dans les laboratoires, les enceintes publiques, dans de discrets déjeuners et quelques coups fourrés. « En multipliant les mécanismes de protection et d'anti-démarrage, les assureurs veulent empêcher les vols effectués par les petits délinquants mais aussi rendre plus difficile et moins rentable le trafic de voitures par les réseaux professionnel », indique aujourd'hui Guillaume Rosenwald, de la FFSA, résumant la politique menée par son secteur depuis une dizaine d'année [\[xi\]](#). Ils s'éloignent de plus en plus de leurs limites habituelles, passant du droit à la police privée, de la technique à la politique.

Au début des années 90, alors que les statistiques de vols explosent, les assureurs poussent des hauts cris pour exiger des mesures immédiates. Habilement, ils attaquent tout de suite à l'arme nucléaire. En avril 1993, la MACIF Ile-de-France, filiale de la compagnie mutuelle MACIF, alors premier assureur automobile, se dévoue pour monter au créneau. Elle déclare tout de go qu'elle va refuser d'assurer, ou alors à un coût prohibitif, ses clients extérieurs, les non-sociétaires, contre le vol des véhicules favoris des voleurs. La MACIF Ile-de-France le dit tout net : le jeu de l'assurance contre le vol ne vaut pas la chandelle des cotisations versées. C'est le choc chez tous les conducteurs. Un choc d'autant plus violent que les mutuelles se parent volontiers d'une image sociale et solidaire. Dans l'esprit de chacun, les autres assureurs ne vont pas tarder à s'engager dans cette voie maximaliste. La stupeur générale régnant, les assureurs réduisent petit à petit les ultimes résistances et réticences. La profession publie les chiffres qui démontrent. Les manchettes des gazettes signalent, chiffres à l'appui, que tout un secteur et des centaines de milliers d'emplois sont menacés par les voleurs. Toute cette agitation popularise, par voie e conséquence, les mesures de sécurité minimales que doivent



prendre impérativement les automobilistes étourdis pour éviter les vols. Le matraquage médiatique implante dans le cerveau du conducteur qu'il ne doit pas laisser ses clés sur le tableau de bord, qu'il ne doit pas descendre de véhicule sans fermer sa portière à clé et autres précautions de base qui réduisent certainement le nombre de vols.

La campagne en direction des pouvoirs publics ne cesse pas pour autant. L'organe central de la profession, le magazine Assurer [\[xii\]](#), décline en détail toutes les horribles mesures que pourraient être contraintes de prendre les compagnies si on n'accède pas aux exigences de la profession. Le journal prend un exemple. C'est en effet plus parlant. La voiture la plus volée en 1992, la Peugeot 605 SV24 devrait payer une cotisation annuelle de 20 000 Francs (3048,90 euros) pour être assuré à son vrai montant. Les assurés sont-ils prêts à payer ce prix ? questionne, en filigrane, l'article. Non évidemment. Alors que peuvent répondre les assureurs sinon se résoudre à trois solutions dont deux sont franchement pénibles. La première consiste à généraliser la position de la MACIF Ile de France et le refus d'assurer. Ce serait vraiment trop dommage, semble dire l'auteur inspiré de l'article. La deuxième consiste à répartir le sinistre futur sur l'ensemble des assurés. Cela va, souligne l'auteur de l'article, une larme au coin des yeux, à l'encontre du principe d'équité tarifaire selon laquelle la cotisation payée tient compte de la gravité du risque. Cette solution de répartition ne peut s'envisager que si la progression des vols est freinée sinon le coût deviendra excessif.

La troisième solution sonne comme un ordre du jour à afficher dans tous les commissariats et les brigades centrales. Elle consiste, affirme l'article, à accroître la prévention en luttant contre la commercialisation des véhicules volés et le trafic d'épaves, en obligeant au marquage des vitres, en améliorant la recherche de véhicules et en diffusant les systèmes de protection. Les assureurs exigent la collaboration des services de police. Ils l'obtiennent. Après un intense lobbying. L'article 15 de la loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité, concoctée par Charles Pasqua, alors ministre de l'intérieur, et promulguée le 21 janvier 1995, rend obligatoire le marquage des véhicules, y compris par des procédés électroniques. Les assureurs parviennent à leur fin. Du moins en partie. L'application de cet article est



subordonnée à la publication d'un décret en Conseil d'Etat, dont la rédaction prend un retard certain.

Les assureurs poursuivent leur offensive. Ils vont ordonner à une autre puissance, les constructeurs automobiles, de prendre des mesures immédiates pour placer ces fameuses protections dans tous les véhicules construits. Cela va évidemment contre tous leurs intérêts de constructeur, pour qui une voiture volée, c'est une voiture vendue en plus. Ils poussent des hauts cris lorsque cet axiome, l'un de leurs préférés, leur est rappelé. Las, les preuves sont là. Un comité d'étude a, en 1979, demandé au constructeur automobile Chrysler d'estimer l'impact du vol de voitures sur ses ventes. En appliquant cette estimation à toute l'industrie automobile américaine, les rapporteurs parviennent à un chiffre de 50 000 véhicules neufs vendus chaque année grâce au voleurs [\[xiii\]](#). Volume non négligeable. Et non négligé par les constructeurs. Qui remercient les voleurs, écoutent d'une oreille bien distraite les exhortations des assureurs et traînent des pieds pour installer des systèmes de protection. Ceux-ci, de surcroît, accroissent considérablement le prix de chaque véhicule. Bilan, en 1994, 90 % des voitures ne possèdent pas de systèmes antivol, dont 73% des voitures neuves.

Pourtant, en l'espace de 5 ans, les constructeurs vont changer radicalement de position. La menace des assureurs de ne plus garantir certains véhicules, glissé au cours de discrètes rencontres, publiquement exprimée par la MACIF Ile-de-France et claironnée par la presse professionnelle pèse lourdement dans leur décision. La modulation des cotisations en fonction des risques permet en effet aux assureurs de piloter les choix des consommateurs. Nul n'achètera la fameuse Peugeot 605 SV24 avec une cotisation annuelle d'assurance de 20 000 francs. D'abord, les constructeurs tentent de temporiser. Ils se rendent, place Beauvau, siège du ministère de l'Intérieur, le 23 février 1993, pour signer un Protocole d'accord mettant en place des groupes de travail pour mettre en place des mesures propres à détecter, identifier, rechercher et récupérer des véhicules volés. Ces groupes étudieront des systèmes empêchant le vol en décourageant jeunes inexpérimentés et professionnels par des dispositifs complexes. C'est botter en touche. Mais la pression des assureurs devient s'accroît dans des proportions



difficilement supportables. Alors, en chemise et la corde au cou, les constructeurs mettent bas les armes. Le 10 février 1994, ils signent avec les assureurs un accord qui assoit la domination des seconds sur les premiers. Ce mince document donne le pouvoir aux assureurs de décortiquer tous les modèles de voitures et de décider s'ils sont ou non équipés de mécanismes de protection fiables. Les assureurs s'engagent à garantir les modèles suffisamment protégés, à adapter leurs conditions tarifaires, à ne plus soumettre la garantie vol à d'autres conditions, à diminuer ou supprimer les franchises. Les propriétaires des véhicules qui ont leur agrément paient moins. En revanche, les modèles qui n'obtiennent pas leur visa sont rejetés dans les ténèbres de l'innassurable.

Chaque modèle est testé par Sécurité et Réparation Automobile (SRA), organisme créé par les assureurs en 1977. Le cahier des charges des tests est établi après rapport du laboratoire d'essai du Centre national de prévention et de protection, autre service des assureurs. Les pauvres constructeurs n'ont pas leur mot à dire. Première série de test, l'évaluation de la résistance à la neutralisation des moyens de protection manuels et automatiques. Ceux qui empêchent le démarrage du véhicule comme l'antivol de direction, le système antidémarrage). Ces tests permettent d'attribuer un certain nombre de clés validant la résistance des mécanismes de protection. Une seule certifie qu'ils contrecarrent les efforts d'un voleur au moins 1 minute. Sept clés, le maximum, certifient d'une résistance d'au moins 15 minutes. Le classement privilégie l'automatisme et la protection mise en œuvre entre 10 et 60 secondes après l'arrêt du moteur ou la fermeture de la porte conducteur ou le verrouillage des portes par l'organe de commande [\[xiv\]](#).

La seconde série de tests mesure la résistance de l'habitacle à la pénétration dans le véhicule sans dégâts importants (bris de glace, découpe de carrosserie ..). Une durée de la résistance supérieure à 2 minutes donne lieu à attribution d'un +. Les véhicules sont ensuite classés en trois catégories. D'abord, les modèles dont le système de protection est monté en série. Ensuite, les voitures équipés sur la chaîne de montage en option. Enfin, ceux qui peuvent en être doté dans le réseau constructeur. Un conducteur peut aussi en installer un de lui-même.



Mais alors son assureurs l'oblige à respecter certaines règles, notamment que le travail soit effectué par un installateur professionnel, agréé SRA. SRA classe aussi les systèmes de protection de deuxième monte, installés une fois le véhicule sorti des chaînes de montage. Par cet accord de 1994, les constructeurs reconnaissent la classification établie par SRA. Ce texte donne ainsi tous pouvoirs aux assureur de décider ce qui est assurable et ce qui ne l'est pas, à quel prix. Ils pèsent lourdement sur la politique des constructeurs. En quelques années, ils s'attribuent le pouvoir exorbitant de dicter les impératifs techniques de production à une profession dont la puissance est pourtant crainte et les chiffres d'affaires conséquents.

Malgré cette reddition en rase campagne, les constructeurs se lancent tout de même dans une révolte désespérée pour éviter que le coût de ces protections supplémentaires ne renchérissent leurs modèles et les pénalisent face à leurs concurrents. Ils exigent une harmonisation européenne. Qu'à cela ne tienne, les assureurs l'obtiennent. Une directive européenne oblige, à partir du 1^{er} octobre 1998, tous les véhicules neufs commercialisés en série à être sécurisé avec des systèmes anti-démarrage et des clefs électroniques. La directive ne donne en revanche aucune indication sur le temps de résistance. Ce texte européen s'applique sur le territoire national. Les constructeurs perdent cette fois définitivement la bataille. Avant 1994, ils se limitent au plus simple et pas forcément très efficace. Les protections d'immobilisation mécaniques bloquent certains organes. Dès 1969, le Neiman prétend empêcher toute intervention sur la direction. Les cannes interdisent la rotation du volant, réunissent le pédalier et le volant ou le frein à main et le levier de vitesse. Ils n'ont jamais arrêté un voleur. A partir de 1987, les alarmes sont installées sur les portes, le coffre et le capot. Elles réagissant au bris de glace ou détectant, par ultrasons ou hyperfréquence, des mouvement à l'intérieur du véhicule. Elles ne sont pas réputées pour leur efficacité anti-vol. Le tatouage des vitres avec le numéro de série ou d'immatriculation du véhicule sur toutes ses vitres facilite certes la recherche du véhicule, même si les plaques d'immatriculation sont changées. Une attestation de gravage est remise au propriétaire et le numéro de tatouage est enregistré dans un fichier Argos. Mais là encore, ce gravage n'a jamais empêche un vol.



Après 1994, stimulés par les assureurs, les inventeurs de Peugeot, Renault et autres géants de l'automobile cogitent ardemment. Et de nouveaux systèmes apparaissent. A partir de 1994-1998, les anti-démarrageurs se diffusent. Ces mécanismes, couplés à la condamnation centralisée des portes et agissant avec la télécommande bloquent mécaniquement ou électroniquement le volant, la boîte de vitesse, la bobine d'allumage, le démarreur ou la pompe à injection. Le plus répandu est le système par transpondeur. Il comporte une puce électronique placée soit dans la clé de contact soit dans le porte-clés. Un émetteur disposé dans le tableau de bord lui envoie un signal codé. Si la réponse correspond, la centrale réactive les circuits bloqués et rend le démarrage possible. Mais, lorsqu'en 1994, ils sont testés par des spécialistes indépendants, les meilleurs révèlent immédiatement leurs faiblesses. Les systèmes classés 4 étoiles par le SRA prévus pour résister au moins 10 minutes cèdent au bout de 2 minutes 49 au pire et de 7 minutes 31 au mieux, lorsque deux spécialistes s'y attaquent. Seuls deux systèmes mettent en échec les voleurs professionnels, les anti-démarrageurs codés de Peugeot et Renault, notés « 7 clé SRA » [\[xv\]](#). Les années suivantes, les innovations se multiplient pour renforcer les protections. Elles se révèlent toujours aussi fragiles à l'usage. Un test indépendant de 1996 se révèle notamment parfaitement cruel. Il montre que les systèmes de protection d'origine installés par les constructeurs classés par SRA résisteraient au maximum 80 secondes au lieu des 15 minutes maximum promises [\[xvi\]](#). Les constructeurs ne renoncent pas, leurs labos travaillent. Les innovations portent notamment sur le cryptage du signal pour le rendre « incassable » par les voleurs les plus astucieux désormais équipés de « passe-partout » électroniques. Des recherches visent à intégrer dans le circuit électrique un système d'identification des empreintes digitales qui interdit à tout voleur d'ouvrir les portes et de mettre en route le moteur. Mais les évaluations sont toujours aussi mauvaises. Un test suédois, en 2000, montre que même les modèles les plus prestigieux, comme Mercedes ou BMW, qui axent toute leur communication sur la sécurité de leurs voitures, n'offrent pas des protections absolues. Leurs portes ne résistent pas plus de 30 secondes aux voleurs. Seuls deux modèles résistent plus de 2 minutes, moins que le temps nécessaire à un conducteur un peu maladroit pour trouver sa serrure [\[xvii\]](#). Les constructeurs multiplient les innovations. Ils tentent de trouver des solutions aux nouvelles menaces comme le car-jacking. Des pressions



répétées sur la pédale de frein permet de verrouiller les portes rapidement en cas de danger. Un émetteur dans la poche permet au conducteur éjecté de sa voiture de l'immobiliser. Des vitres latérales feuilletées sont installées pour retarder une intrusion. Las, c'est de pire en pire. En 2002, un voleur est certes gêné par les nouveaux mécanismes, mais il parvient tout de même à s'emparer de certains véhicules. Quant aux autres, il les charge sur une plateforme et les emporte dans un garage pour les travailler tranquillement. Bref, rien ne l'empêche d'agir [\[xviii\]](#). Sous la pression des assureurs et de leurs clients qui souhaitent réduire leur facture d'assurance, les constructeurs ne renoncent pas. Ils multiplient les recherches pour développer des techniques de protections de plus en plus sophistiquées. Dans leurs cartons, figurent aujourd'hui en bonne place des projets presque aboutis de voiture intelligente comprenant des dispositifs d' « emergency call », signalant à distance toute tentative de vol. Année après année, l'électronique de sécurité embarquée s'amasse sous les capots.

Malgré les mauvaises notes des spécialistes indépendants, l'intense lobbying et les coups de poings sur la table des assureurs atteignent leurs objectifs : la baisse du nombre des vols enregistrés par les services officiels après 1994 est à mettre clairement à son crédit. Ils remportent une nette victoire. Les petits délinquants, motivés uniquement par la facilité du vol, hésitent désormais à fracturer des serrures de plus en plus solides. La pression exercée par les assureurs sur les pouvoirs publics faiblit à mesure que les mesures préconisées deviennent réalité, que le nombre de vols diminue et, avec lui, le montant des remboursements à verser. Ceux-ci passent de 8,3 milliards en 1994 à 5,99 milliards de francs en 2000. Mais au début des années 2000, les statistiques du nombre de vols repartent à la hausse. A l'orée du troisième millénaire, la politique initiée par les assureurs se révèle bien moins efficace que par le passé. Mécaniquement, les sorties d'argent repartent à la hausse. Les assureurs doivent extraire de leurs caisses 960 millions d'euros (6,30 milliards de francs) en 2001 puis 1,05 milliards d'euros (6,88 milliards de francs) en 2002. Les voleurs les plus subtils, travaillant pour les filières de trafic les mieux structurées, s'adaptent et sollicitent leurs méninges. Ils se procurent les contre-technologies qui leur permettent d'ouvrir en douceur les habitacles les mieux protégés.. Les mesures de précautions initiées par les assureurs deviennent même contre



productives. Faute de pouvoir rentrer par les portes, les criminels les plus violents, comme les pirates de la route, pénètrent dans les habitacles par la force, déchaînant leur violence contre les conducteurs, dont certains sont grièvement blessés et d'autres tués. Les assureurs reconnaissent d'ailleurs honnêtement, quoique discrètement, l'échec. « L'efficacité des dispositifs de première monte n'est plus à démontrer » mais cette efficacité « a conduit les voleurs à leurs contournement : vol par ruse, par violence ou par cambriolage interposé, par l'utilisation des technologies avancées », souligne une note confidentielle de Argos et SRA, datée de 2003, intitulée « La détection des véhicules de particuliers volés : analyse et orientations des organismes professionnels d'assurance du marché français ». Alors, les assureurs reprennent leur bâton de pèlerin. La lutte reprend de plus belle. La note confidentielle de Argos et SRA, de 2003, est adressée aux autorités publiques. Elle indique qu'il faut préparer « une nouvelle étape : celle de la détection des véhicules volés ». C'est désormais le nouveau cheval de bataille des assureurs.

Les prémices de cette nouvelle stratégie datent de 1993. Cette année là est lancé à grand fracas médiatique Volback. Ce boîtier électronique, caché dans la voiture, contient une puce codée sur laquelle sont inscrites les caractéristiques d'identification du véhicule. En cas de vol, le propriétaire informe le central informatique qui transmet le code de la puce à des points de détection situés sur le bord des routes. Quand la voiture volée passe devant l'un de ces sites, le signal émis par la puce est perçu, l'information est transmise au central qui identifie le véhicule et fournit le renseignement aux forces de police. L'ancêtre des systèmes de détection à longue portée vient de naître, permettant le traçage et le repérage du véhicule volé, suivi de l'intervention des forces de l'ordre pour le récupérer. Mais le nombre restreint de points de détection et la fréquence d'émission retenue qui n'est pas incluse dans les bandes européennes réduisent les possibilités de diffusion du signal à une distance de 5 à 10 mètres. Les investissements pour rendre Volback efficace deviennent énormes. Des améliorations du système initial sont envisagées par le groupe Thomson (devenu aujourd'hui Thalès). Ils ne débouchent pas sur des applications concrètes. Jusqu'à aujourd'hui. Le 3 décembre 2003, en effet, Thalès Telematics, filiale du groupe Thalès, présente son dispositif de suivi de véhicules.



Un système GPS est embarqué permettant aux satellites de suivre le véhicule et de le repérer à quelques mètres près, affirme la société. En cas d'effraction, la puce embarquée envoie une alarme vers un centre de service. Le véhicule est bloqué par GSM. Le client est informé du vol de son véhicule. A lui de déposer plainte pour que les forces de l'ordre récupère son bien. Mais cette belle technologie se heurte à des obstacles techniques. Le système se révèle inopérant lorsque le véhicule est enfermé dans un container ou un sous-sol d'immeuble. Les voleurs peuvent brouiller les ondes GSM. D'autre part, la loi, en France, ne permet pas de bloquer le véhicule à distance. « Le cadre juridique n'est pas clairement défini. Il mérite d'être précisé », souligne Jean-Louis Moraud, PDG de Thalès Telematics [\[xix\]](#). Et les promoteurs restent muets face à une objection toute bête : une voiture, volée à 23 heures, dont le propriétaire s'aperçoit de sa disparition à 8 heures, se retrouve déjà à l'étranger lorsque la déclaration de vol est rédigée.

La voie ouverte par Volback est explorée par d'autres concepteurs, ceux des systèmes à moyenne portée, inspiré du repérage par radiogoniométrie. Le dernier avatar de cette technologie se nomme Traqueur. Il déboule en France en novembre 2002. Ce dispositif s'appuie d'abord sur un « marqueur », émetteur-récepteur de petite taille, équivalent à deux paquets de cigarettes, dissimulé dans la voiture dans l'une des 15 à 30 caches possibles. Lorsque la voiture est volée, le propriétaire dépose plainte et informe le service opérationnel qui active le marqueur, transmettant alors un signal codé via des relais installés sur les antennes TDF, indépendants du système GSM. Traqueur situe un véhicule volé à travers les bâtiments, les parkings, le sous-sols, les conteneurs, à plusieurs kilomètres de distance avec une précision de trois mètres, affirme l'entreprise. Toutefois, lorsque le véhicule sort du territoire couvert, le marqueur devient inopérant.

Mais, la véritable innovation est ailleurs. Elle repose sur une collaboration étroite avec les forces de l'ordre, si étroite que Traqueur semble mettre policiers et gendarmes au service de ses clients. On atteint ici le point ultime de l'évolution constatée depuis 1998. Les véhicules et les hélicoptères des forces de l'ordre sont équipés de détecteurs qui captent le signal et se



laisse guider par lui. Le détecteur affiche un identifiant unique correspondant à un seul et unique véhicule. Il indique la distance à laquelle se trouve la voiture ainsi que la direction dans laquelle elle circule. Les forces de l'ordre doivent s'adresser au PC de Traqueur et à son fichier privé pour connaître la marque, le modèle, la couleur et l'immatriculation du véhicule. Une fois le véhicule découvert, Traqueur désactive le marqueur. Depuis 1986, ce procédé, commercialisé en France par la Société Traqueur, filiale du groupe américain LoJack, équipe 3,5 millions de véhicules de part le Monde avec des accords avec les forces de l'ordre de certains Etats des Etats-Unis et d'une vingtaine d'autres pays. En France, les gendarmes sont convaincus par l'argumentaire. Le 6 février 2001, Traqueur signe avec la Direction générale de la gendarmerie nationale une convention afin d'installer des récepteurs dans les véhicules de la gendarmerie. En novembre 2002, 500 véhicules et une trentaine d'hélicoptères de la Gendarmerie en sont équipés. En juillet 2003, la moitié du parc en sera pourvu et la totalité en 2004. La Police reste réticente. Mais les autorités sont l'objet d'un lobbying intense. Dans une vidéo de 49 minutes, tous les responsables syndicaux policiers, y compris ceux du Syndicat des commissaires et des hauts fonctionnaires de la police nationale (SCHPN), qui représente 80 % de ce corps de direction, vantent le produit et explique qu'il leur permet enfin d'accomplir leur tâche [\[xx\]](#). Le 4 mars 2003, une convention est signée avec le ministère de l'Intérieur. Depuis, une expérimentation se déroule dans le ressort de la Préfecture de police de Paris, qui couvre la capitale ainsi que les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-saint-Denis et du Val-de-Marne. Voilà comment Traqueur met les forces de l'ordre au service de ses abonnés, susurrent, sans l'affirmer vraiment, les publicités de l'entreprise.

Elles ne le peuvent pas. Car la convention signée laisse une totale liberté aux gendarmes. Ils conservent la maîtrise totale de l'opportunité des poursuites. Ils n'ont aucune obligation de résultats, pas de priorité quant aux délais d'intervention. Ils doivent localiser et repérer les véhicules mais uniquement dans la mesure des priorités opérationnelles fixées unilatéralement par la gendarmerie. Celle-ci maîtrise l'opportunité des poursuites et n'a aucune responsabilité envers les clients de l'entreprise. « Traqueur est seulement une aide à la protection, à l'enquête et à la répression », indique le Lieutenant-Colonel Gazan [\[xxi\]](#). Sans



garantie. Malgré tout, les prévisions de l'entreprise restent très optimistes. Fin 2003, 4000 personnes sont abonnées. Ils devraient être 30 000 en 2004, et 75 000 en 2005. Tous les professionnels le savent : le marché français est sous-équipé, en comparaison notamment du marché britannique. Les assureurs ne sont pas ravis de voir un tel marché leur échapper. Ils ont dépensé leur crédit pour ouvrir la voie à la privatisation de la sécurité des voitures, ce n'est pas pour se voir doubler alors que la ligne d'arrivée approche, avec des conceptions différentes de celles qu'ils préconisent. Même s'ils les aident à s'implanter en accordant des réductions de cotisation aux possesseurs de systèmes de détection. Alors, ils contre-attaquent, dès le premier semestre 2003, en proposant un système de détection à courte portée, dont la description du dispositif et du mécanisme figure dans une note confidentielle d'Argos et de SRA, adressée au ministère de l'Intérieur. Une puce codée interrogeable en permanence est installée dans chaque voiture. Lorsqu'un conducteur dépose plainte pour vol, les caractéristiques de son véhicule sont inscrites directement dans le fichier des véhicules volés (FVV). Chaque véhicule de police est équipé d'un lecteur qui contient ce FVV. Lorsqu'il passe devant d'eux, le lecteur réagit. Le policier ou le gendarme peut alors agir en immobilisant la voiture, en la mettant en fourrière, en informant le propriétaire. Cette solution s'appuie sur une identification du véhicule par le VIN, et non sur un fichier captif d'un opérateur privé.

Les assureurs veulent promouvoir ce dispositif dont le grand défaut est de ne pas encore exister. « Les assureurs français souhaitent, lit-on dans la note confidentielle, la mise en place d'une solution de masse et d'intérêt général, c'est à dire une solution de première monte (installée sur les chaînes de montage automobile, NDA) permettant au moindre coût de garantir l'égalité de traitement des citoyens par les pouvoirs publics (...) une solution qui satisfasse la protection des libertés individuelles c'est à dire une solution qui ne permettra pas à un opérateur privé de suivre l'évolution d'un véhicule sans que celui-ci ait été déclaré volé ». Des réunions sont organisées au cours du mois de juillet 2003 avec les autorités publiques et avec les constructeurs automobiles. Ces derniers, comme toujours, souhaitent une harmonisation européenne afin de ne pas se retrouver victime d'une concurrence déloyale. Le temps qu'elle se mette en place, et ils pourraient lancer leurs propres projets de



voiture intelligente. Mais encore une fois les assureurs agissent vite et bien. Le 20 octobre 2003, une lettre du Secrétariat général du Comité interministériel pour les questions de coopération économiques européennes, dépendant du Premier ministre, est adressée à l'ambassadeur, représentant permanent de la France auprès de l'Union européenne [xxii]. Ce courrier reprend presque mot pour mot l'argumentation des assureurs. Ce courrier exige que des discussions soient engagées pour donner réalité à la solution qu'ils préconisent. Le cahier des charges d'un système d'identification des véhicules volés doit être « un système répondant à une application de masse, un équipement à un coût minimal, une identification à courte distance, un interopérabilité des systèmes commercialisés, une exploitation de l'équipement dans l'ensemble des Etats membres », lit-on dans ce courrier. Et, en conclusion : « Les Autorités françaises demandent à la Commission européenne d'examiner les diverses possibilités susceptible de servir de vecteur à cette initiative et de proposer d'engager des travaux en vue d'aboutir dans un délai rapproché et au plus tard à la fin de l'année 2006, à la publication d'une directive européenne visant à rendre obligatoire l'équipement en première monte d'un système d'identification électronique des véhicules ». Les assureurs ont obtenu que les autorités publiques défendent leur solution au niveau européen.

En 2003, et depuis dix ans, ces professionnels parfaitement organisés mènent le jeu – leur jeu - dans la lutte contre le vol de véhicules. Après la phase de sensibilisation des pouvoirs publics, des organismes internationaux et des constructeurs d'automobiles, ils prennent, au début de la décennie 90, la tête de la croisade contre le vol de voitures. Ils se battent des années durant, usant de toutes les techniques de l'influence pour imposer leurs vues. Aujourd'hui, la politique de sécurité contre le vol de voitures sort en grande partie de leurs bureaux, et non plus de ceux du ministère de l'Intérieur. Avec un certains succès, faut-il le signaler. Mais cette prise en main de la sécurité engendre une conséquence imprévue. Une florissante ingénierie de la sécurité propose ses services de plus en plus sophistiqués. Avec un beau cynisme, les assureurs, leur proposent des contrats protégeant contre les nouvelles techniques de vols violentes. En 1999, le magazine professionnel l'Argus [xxiii] présente d'une manière exhaustive les dernières innovations des assureurs contre les méthodes les plus en vogue chez les voleurs : le vol par



collision, l'arnaque à la vente, les vols avec violence. Dans cette course au malheur, la palme du mauvais goût est emportée et de loin par le Crédit mutuel qui accepte de prendre en charge ceux qui lui présentent une preuve de tentative de meurtre. Tous les citoyens ne sont pas admis à ces garanties. Seuls sont acceptés les bons profils, ceux qui payent de lourdes cotisations ou acceptent des franchises très élevées.

Ces mêmes clients haut de gamme, propriétaires de puissantes cylindrées ou de flottes de véhicules professionnels, sont explicitement visés par les sociétés commercialisant les systèmes de détection de véhicules volés. Traqueur vise les particuliers qui se servent de leur véhicule pour un usage professionnels et les entreprises qui souhaitent protéger leurs flottes d'entreprises, leurs camions de transport, leurs engins de BTP. Thalès Telematics vise uniquement le marché professionnel. Le prix de leurs abonnements exclut d'ailleurs d'emblée les simples particuliers. Le prix du marqueur de Traqueur et sa pose varient de 500 à 620 euros auquel s'ajoute un abonnement annuel de 119 euros [\[1\]](#). L'abonnement au dispositif de Thalès Telematics revient à 20 euros par mois. Là encore, les plus modestes sont exclu de la garantie contre le vol. Certes la solution de détection préconisée par les assureurs vise à l'universalité. Attendons seulement de disposer de tous les éléments économiques pour juger sur pièces. Mais dans l'état de la technologie, on ne voit pas comment ces procédés pourrait assurer la sécurité de 30 millions de véhicules. L'autre versant, c'est la réduction du nombre de bénéficiaires de l'assurance vol traditionnelle. Il faut financer Argos, Alfa et la collaboration avec les services de police. Cela a son prix. Le niveau des cotisations s'élève année après année. Pour inciter les automobilistes à prendre garde le montant des franchises progressivement relevé. Les automobilistes sont obligés à installer des dispositifs de sécurité pour bénéficier des assurances. Cela leur coûte très cher. De plus en plus cher. Trop cher. Dès 1992, les compagnies mutuelles d'assurances, elles mêmes, soulignent le risque « Devant l'augmentation des primes d'assurance, l'assurance vol est de moins en moins choisies », écrivent-elles dans un document consacré au vol de véhicules. L'équation est simple : si le montant de la cotisation, ajoutée au montant de la franchise restant à charge en cas de vol, dépasse la cote Argus de la voiture, il n'est pas très intéressant de s'assurer contre le vol. La



prévision des Mutuelles se révèle exacte. Le nombre de bénéficiaires de l'assurance vol se réduit année après année. En 1994, 15 % des véhicules ne sont pas couverts. En 2003, ce chiffre passe à 20 %, selon le Centre de documentation et d'information de l'assurance (CDIA). Aujourd'hui, un cinquième des propriétaires, évidemment les plus modestes, ne disposent d'aucune garantie contre les voleurs. Ils ne vont pas déclarer un vol lorsqu'ils en sont victimes. Ils disparaissent des statistiques des vols. Ils sont exclus de la sécurité. La réalité de la lutte de dix ans contre le vol de voitures version assureurs se résume en une sécurité à deux vitesses.

[i] Les données sur Argos proviennent de documents officiels et d'un entretien avec son directeur M. Bertrand Voyer, le 24 octobre 2003.

[ii] Les données sur Alfa proviennent de documents de cet organisme et d'un entretien avec son directeur M. Jean-Marie Bonhomme, le 17 octobre 2003.

[iii] Selon une note du Centre de documentation et d'information de l'assurance, octobre 2002.

[iv] Institut national de la consommation, 16 septembre 1995.

[v] Selon le magazine Capital, février 1996.

[vi] Entretien avec l'auteur, 23 septembre 2003.

[vii] Médiateur de la FFSA, rapport annuel 1996-1997.

[viii] Médiateur de la FFSA, rapport annuel 2001- 2002.

[ix] Cour de cassation, 1^o chambre civile, 27 mars 2001.

[x] Cour de cassation, 1^o chambre civile, 8 juillet 2003.

[xi] Entretien avec l'auteur, 23 septembre 2003.

[xii] Assurer, n°15 mars 1994.

[xiii] Les vols de véhicules à moteurs par Sandrine Cheikh et Georges Gonzales, IHESI, 1995.



[\[xiv\]](#) Classement SRA

durée de résistance	enclenchement manuel	enclenchement automatique
au moins 1 mn	4 clés	4 clés
au moins 5 mn	5 clés	5 clés
au moins 10 mn	5 clés	6 clés
au moins 15 mn	5 clés	7 clés.

[\[xv\]](#) Auto journal, 1 avril 1994.

[\[xvi\]](#) Auto plus, 12 mars 1996.

[\[xvii\]](#) Testé pour vous, n°28, février 2000.