

Défaut d'assurance automobile en France : lutter efficacement en s'inspirant du modèle **allemand**

ÉTUDE



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Une obligation d'assurance en Allemagne	4
La preuve de l'assurance	5
Une base de données unique comme socle du système allemand	8
La désimmatriculation d'un véhicule allemand qui n'est plus assuré	10
L'immobilisation d'un véhicule non-assuré	11
Un mécanisme efficace aux coûts limités	13
Le modèle allemand est transposable en France	14
Le Fichier des véhicules assurés : un outil efficace	14
Des changements législatifs pour réduire significativement le nombre de véhicules non-assurés	17
Conclusion	21

Introduction

Chaque année, le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires (FGAO), principalement financé par les assurés et les assureurs, doit déboursier plus d'une centaine de millions d'euros pour indemniser les victimes d'accidents impliquant un véhicule non-assuré¹. Des sommes importantes qui s'expliquent par le nombre de véhicules en circulation sans assurance en France. D'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), il y en aurait eu 650 000 à 680 000 en 2024². Par ailleurs, en France, un véhicule sur vingt impliqué dans un accident de la circulation donnant lieu à l'intervention des forces de l'ordre n'est pas assuré (soit un taux de 5,8 %)³. Outre-Rhin, entre 11 000 et 25 000 véhicules, soit moins de 0,1 % du parc automobile, roulaient sans assurance en 2024⁴ alors même qu'il y a plus de véhicules en Allemagne qu'en France.

Pour atteindre cette efficacité, l'Allemagne s'appuie sur un principe simple : pas d'immatriculation sans assurance. Si les outils ont évolué depuis son instauration, le mécanisme reste le même : le propriétaire souscrit un contrat d'assurance, l'assureur lui remet une preuve d'assurance qu'il doit présenter au service d'immatriculation. Ainsi, la vérification concrète de l'assurance est réalisée avant l'immatriculation par les services de l'État. Plus globalement, le système allemand permet un contrôle à plusieurs moments clés : à l'immatriculation, en circulation avec les forces de l'ordre et à la résiliation du contrat d'assurance.

Côté français, il suffit de certifier, sur l'honneur, avoir souscrit une assurance automobile en cochant une case lors de la demande d'immatriculation en ligne sur le site de France Titres – ANTS. Aucune preuve réelle ne doit être fournie par l'automobiliste à cette étape. Lors d'un contrôle routier, depuis la suppression de la carte verte d'assurance, le propriétaire n'a rien à présenter aux forces de l'ordre. Des agents qui procèdent à cette vérification a posteriori directement via une base de données : le Fichier des véhicules assurés (FVA). Depuis février 2026, il existe également un contrôle de l'assurance automobile par les radars automatiques dès lors qu'un véhicule est flashé pour un excès de vitesse de plus de 50 km/h grâce au croisement des données du FVA et du système LAPI

1. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 8)

2. [La non-assurance dans les accidents de la route | Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)

3. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 9)

4. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - GDV

(lecture automatisée des plaques d'immatriculation⁵⁶) . Malgré ces dispositifs, certains automobilistes non assurés passent encore entre les mailles du filet car les autorités ne sont pas informées de la résiliation d'un contrat d'assurance ou parce qu'ils n'ont jamais commis aucun excès de vitesse important ou été contrôlés.

Cette étude présente donc le fonctionnement du modèle allemand et explique **comment la France pourrait potentiellement réduire le nombre de véhicules non assurés** en renforçant le **contrôle a posteriori** et en le complétant avec une vérification **matérielle a priori** comme en Allemagne.

Une obligation d'assurance en Allemagne

Dans l'Union européenne, chaque propriétaire d'un véhicule doit, a minima, **souscrire une assurance responsabilité civile automobile**⁷.

En Allemagne, l'assurance est obligatoire depuis plus de 80 ans. Une obligation réitérée en 1953 ainsi que dans la version toujours en vigueur⁸. La loi dispose que « *le détenteur d'un véhicule ayant son stationnement habituel (...) sur le territoire national est tenu de souscrire et de maintenir en vigueur (...) une assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels, les dommages matériels et d'autres dommages pécuniaires causés par l'utilisation du véhicule* ». Cet article précise que l'assurance doit couvrir les dommages causés par le propriétaire et/ou le conducteur du véhicule⁹ et toute personne susceptible de prendre le volant. Manquer à cette obligation est une infraction pénale sanctionnée d'une peine de prison (jusqu'à 1 an) et d'une amende¹⁰ infligée au taux journalier¹¹. En outre, en cas de jugement, une interdiction temporaire de conduire ou un retrait définitif du permis peut être prononcé.

Cette obligation d'assurance est respectée par la quasi-totalité des Allemands. En 2024, la Fédération allemande de l'assurance (*Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft – GDV*) indiquait

5. Article 6 - LOI n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière (I) - Légifrance

6. Article R130-11 - Code de la route - Légifrance

7. Directive - 2009/103 - EN - EUR-Lex

8. § 1 PflVG - Einzelnorm

9. § 4 PflVG - Einzelnorm

10. § 30 PflVG - Einzelnorm

11. § 30 PflVG - Einzelnorm

que **moins de 0,1 % des véhicules** n'était pas assuré¹². Cela représentait entre 11 000 et 25 000 véhicules sur les 69,5 millions en circulation¹³. La raison invoquée par le GDV est le dispositif légal prévu en cas **d'arrêt du paiement de la prime d'assurance automobile par les assurés**. Dans une telle situation, l'assurance est immédiatement résiliée, l'assureur en informe le service d'immatriculation allemand et les forces de l'ordre sont chargées d'immobiliser les véhicules concernés. Mais il arrive que les autorités ne retrouvent pas le propriétaire laissant, ainsi, des véhicules sans assurance en circulation.

L'obligation d'assurance en France

L'obligation d'assurance automobile est en vigueur en France depuis la loi du 13 juillet 1930 sur les assurances des véhicules terrestres à moteur¹⁴. Aujourd'hui, c'est l'article L.211-1 du Code des assurances qui prévoit cette obligation¹⁵. Un contrevenant risque, entre autres, 3 750 € d'amende¹⁶. Mais sur les 50 millions de véhicules en circulation dans l'hexagone¹⁷, 650 000 à 680 000 ne seraient pas assurés d'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière¹⁸, **soit 1 à 1,36% du parc**.

La preuve de l'assurance

Pour garantir que chaque propriétaire assure son véhicule, l'Allemagne impose **un contrôle avant même l'immatriculation**. Pour cela, elle s'appuie sur un code alphanumérique et sur une base de données centralisée depuis 2008.

12. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - GDV

13. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. - GDV

14. [Loi du 13 juillet 1930 DITE GODART RELATIVE AU CONTRAT D'ASSURANCES - Légifrance](#)

15. [Article L211-1 - Code des assurances - Légifrance](#)

16. [Article L324-2 - Code de la route - Légifrance](#)

17. [Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2024 | Données et études statistiques](#)

18. [La non-assurance dans les accidents de la route | Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)

Un contrôle de l'assurance a priori en Allemagne

L'efficacité du modèle allemand repose sur un **contrôle a priori**. Chaque propriétaire d'un véhicule doit souscrire un contrat d'assurance et, surtout, en **apporter la preuve** lors de la demande d'immatriculation. Cette condition préalable est imposée en Allemagne depuis le décret du 24 août 1953 puis par chaque réforme jusqu'à aujourd'hui^{19,20}.

Le §3 du règlement relatif à l'immatriculation des véhicules pour la circulation routière (*Fahrzeug-Zulassungsverordnung* – FZV²¹), en vigueur depuis décembre 2024, indique qu'un véhicule ne peut être mis en circulation s'il n'est pas immatriculé. Il précise que la demande d'immatriculation est accordée dès lors qu'*« il existe une assurance responsabilité civile »*. Ce texte rappelle donc que **l'assurance du véhicule est une condition préalable à son immatriculation**.



Bon à savoir

Cette obligation d'assurance avant l'immatriculation s'applique aussi à un véhicule remis en circulation²².

Contrôle de l'assurance a posteriori en France

En France, l'assurance responsabilité civile automobile est obligatoire²³. Contrairement à l'Allemagne, la vérification se fait uniquement **a posteriori**, lors d'un contrôle de police par exemple. Lors de l'immatriculation, le propriétaire doit simplement *« pouvoir justifier, à la demande du ministre de l'intérieur de la souscription, pour le véhicule considéré, d'une assurance »* responsabilité civile automobile^{24,25}. Ainsi, il n'est pas exigé de preuve tangible de l'assurance lors de la demande d'immatriculation du véhicule.

19. [§ 6 FZV \(5\) - Einzelnorm](#)

20. [§ 49 FZV \(1\) - Einzelnorm](#)

21. [§ 3 FZV - Einzelnorm](#)

22. [§ 49 FZV \(1\) - Einzelnorm](#)

23. [Article L211-1 - Code des assurances - Légifrance](#)

24. [Article R322-1 - Code de la route - Légifrance](#)

25. [Article R322-5 - Code de la route - Légifrance](#)

La preuve de l'assurance doit être fournie par l'assureur à l'assuré²⁶. Une obligation inchangée depuis plus de 80 ans. Jusqu'à 2002, c'est la « *Doppelkarte* ». Une confirmation d'assurance comprenant deux volets. Le premier volet était donné par l'assurance à l'assuré. Le second était envoyé par l'assurance au service d'immatriculation. Depuis 2003, le second volet n'existe plus. L'assureur transmet les informations aux autorités par voie dématérialisée.

Néanmoins, le changement le plus important intervient en 2008 avec la réforme du règlement FZV. Son article §49²⁷ précise que, désormais, « *sauf dans le cas de plaques d'immatriculation d'exportation, la confirmation d'assurance est transmise par voie électronique à l'autorité de délivrance des licences* ».

Ainsi, l'assuré ne reçoit plus de preuve papier mais la « *elektronische Versicherungsbestätigung* » (eVB), un **code d'enregistrement alphanumérique** de 7 caractères qui fait office d'attestation, de confirmation d'assurance. Son format a été fixé par le *Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA), l'Office fédéral de la circulation automobile, et la Fédération allemande de l'assurance, le *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft* (GDV). La confirmation d'assurance doit contenir, a minima, le nom et l'adresse de l'assureur ou son numéro (*Schlüsselnummer*), le numéro de la police d'assurance ou du certificat d'assurance et le nom et l'adresse de l'assuré.

Par ailleurs, cette confirmation d'assurance est transmise par l'« *assureur par l'intermédiaire d'une institution commune des assureurs* ». Cette institution commune est également chargée de la conserver « *à la disposition de l'autorité de délivrance des licences dans le cadre d'une procédure automatisée*²⁸ ». Chaque assurance doit donc lui transférer les informations de ses assurés afin d'alimenter et de mettre à jour une base de données. Depuis 2008, c'est le GDV qui est chargé d'héberger les données des assurés et de les centraliser sur le serveur du *GDV Dienstleistungs-GmbH* (GDV DL).

26. § 5b PflVG (1) - Einzelnorm

27. § 49 FZV (2) - Einzelnorm

28. § 49 FZV (2) - Einzelnorm

Bon à savoir

Les assurances allemandes n'ont pas l'obligation légale d'adhérer à la Fédération allemande de l'assurance (GDV) chargée de collecter les données. Mais toutes doivent alimenter la base de données. Toutefois, le GDV indiquait que les assureurs qui sont adhérents représentent plus de 95 % du marché allemand de l'assurance primaire (hors réassurance)²⁹.

Le Fichier des véhicules assurés (FVA) en France

Depuis avril 2024, la France a supprimé la carte verte d'assurance pour les véhicules soumis à l'obligation d'immatriculation. Désormais, les assureurs n'envoient plus l'attestation d'assurance et le certificat d'assurance qu'il fallait apposer derrière son pare-brise.

Néanmoins, après la souscription d'un contrat d'assurance, l'assureur doit remettre au propriétaire le Mémo Véhicule Assuré. Ce document, valable 15 jours, permet de prouver que le véhicule est bien assuré le temps qu'il soit enregistré dans le Fichier des véhicules assurés (FVA), la base de données créée par la France en 2019. Ce FVA est alimenté par les assurances et centralise l'ensemble des contrats d'assurance responsabilité civile automobile souscrits en France. Les forces de l'ordre ont accès au FVA pour vérifier l'assurance d'un véhicule en cas de contrôle³⁰. Le FVA est également consulté dès lors qu'un radar automatique flashe un véhicule pour un excès de vitesse de plus de 50 km/h^{31,32} et ce, dans les 3 jours qui suivent la commission de l'infraction.

Une base de données unique comme socle du système allemand

Le système allemand repose ainsi sur une base de données unique et une **communication constante** entre les entités participant à la procédure d'« eVB ». L'ensemble des informations relatives à la situation assurantielle des véhicules en circulation en Allemagne est **centralisé** et enregistré sur le serveur du *GDV Dienstleistungs-GmbH* (GDV DL).

29. [Comments of the German Insurance Association](#)

30. [Agira - Interrogation FVA](#)

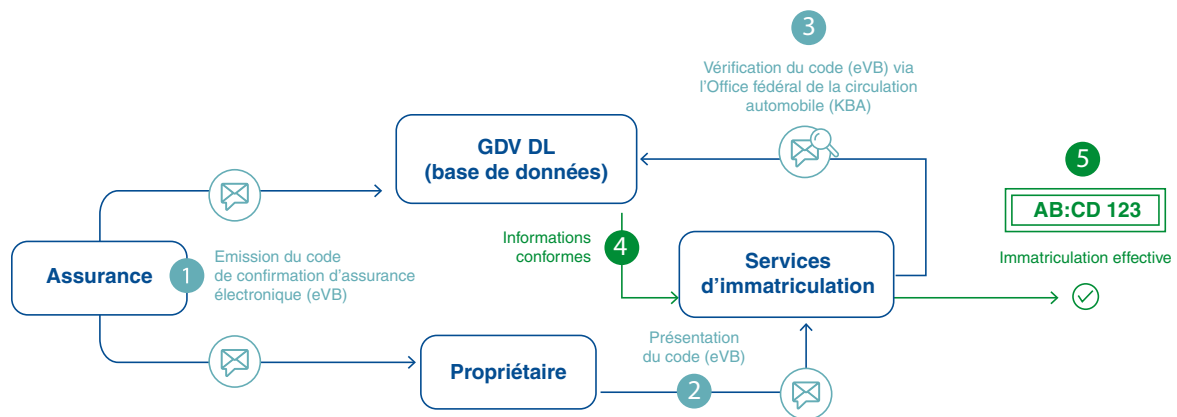
31. [Article 6 - LOI n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière \(I\) - Légifrance](#)

32. [Article R130-11 - Code de la route - Légifrance](#)

Cette seule et unique base de données est alimentée automatiquement par les assureurs à chaque souscription d'une assurance responsabilité civile automobile. Les compagnies d'assurance communiquent ces informations en transmettant les codes alphanumériques d'enregistrement (eVB) via des **procédures informatiques sécurisées**.

Les informations stockées sont ensuite accessibles aux *Zulassungsstellen*, les services d'immatriculation, via le l'Office fédéral des véhicules à moteur (KBA), qui joue le rôle de « *nœud technique* » pour éviter que chaque service d'immatriculation se connecte directement au serveur du GDV DL. Une fonctionnalité, intégrée au système électronique des services d'immatriculation, permet aux employés de **comparer le code alphanumérique** présenté par le propriétaire du véhicule à celui sur la base de données. Si les informations sont identiques et conformes, la demande d'immatriculation est accordée. Le véhicule est alors enregistré dans le *Zentrales Fahrzeugregister* (ZFZR), le registre central des véhicules. S'il s'avère que le véhicule n'est pas assuré, l'immatriculation est refusée et le véhicule est immobilisé.

Un système de contrôle de l'assurance automobile



Pas de contrôle effectif a priori malgré le FVA

Contrairement à l'Allemagne, les services d'immatriculation français n'ont pas accès en amont au Fichier des véhicules assurés (FVA). En effet, pour y accéder, il faut un numéro d'immatriculation et un numéro de formule de la carte grise, des éléments qui n'existent pas avant la délivrance d'une carte grise. Ainsi, seuls les propriétaires et les forces de l'ordre peuvent le consulter après l'immatriculation des véhicules. Le FVA permet donc, uniquement, un contrôle a posteriori de l'assurance d'un véhicule.

La désimmatriculation d'un véhicule allemand qui n'est plus assuré

Cette base de données du GDV DL permet également d'informer les autorités lorsqu'un **véhicule n'est plus assuré**. En effet, les assureurs peuvent alerter les services d'immatriculation (via les mêmes procédures informatiques sécurisées qu'à la souscription) lorsqu'un contrat d'assurance automobile a été résilié par l'assuré ou par l'assureur en cas de non-paiement de la prime d'assurance³³. En pratique, les assureurs notifient à l'assuré qu'il n'est plus couvert afin d'être libérés de leur obligation de verser des prestations à des tiers³⁴. À partir de là, si un nouveau contrat n'est pas souscrit dans un délai raisonnable fixé par les autorités, les forces de l'ordre sont chargées d'**immobiliser le véhicule**³⁵. En cas résiliation du contrat d'assurance par l'assuré, la nouvelle assurance responsabilité civile automobile doit en principe être souscrite avant la résiliation de l'assurance existante. En effet il n'est pas possible qu'un véhicule non assuré circule sur la voie publique³⁶.

33. § 51 FZV - Einzelnorm

34. § 117 VVG - Einzelnorm

35. § 5 FZV - Einzelnorm

36. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

Pas d'information automatique de la résiliation d'assurance en France

En France, lorsqu'un contrat d'assurance est résilié, la résiliation n'est pas inscrite au FVA. Néanmoins, France Assureurs et l'AGIRA précisent que les assureurs mettent à jour la période de couverture au titre de la garantie dans un délai de 72h après la résiliation du contrat³⁷. Contrairement à l'Allemagne, les services d'immatriculation ne sont pas avertis.

L'immobilisation d'un véhicule non-assuré en Allemagne

Dès lors que le propriétaire du véhicule résilie son assurance responsabilité civile automobile, l'assureur informe le service d'immatriculation compétent, c'est-à-dire celui du district où réside cette personne. Le service d'immatriculation notifie au propriétaire qu'il a trois jours pour souscrire une nouvelle assurance ou régler le montant dû à l'assureur si l'assurance est résiliée pour impayé. Et si le propriétaire ne réagit pas, le service d'immatriculation lance un **avis de recherche national** auprès des forces de l'ordre afin de faire retirer les plaques d'immatriculation et de mettre le véhicule hors service³⁸.

Les autorités allemandes sont alors chargées de se rendre chez le propriétaire pour **immobiliser le véhicule**³⁹ et le **désimmatriculer**. Pour s'assurer que le véhicule désimmatriculé ne puisse plus circuler, les forces de l'ordre retirent la **vignette d'immatriculation des plaques d'immatriculation**. Dès lors le véhicule ne peut plus se trouver dans l'espace public. Si le propriétaire gare son véhicule dans la rue, par exemple, il est en infraction. Les forces de l'ordre peuvent alors ordonner que le véhicule soit mis en fourrière, aux frais du propriétaire⁴⁰. Si les forces de l'ordre constatent qu'un véhicule est en circulation alors qu'il n'y a plus de vignette d'immatriculation, le conducteur est en infraction également. Il risque 1 an de prison et une amende⁴¹.

Toutefois, la désimmatriculation ne signifie pas la suppression du véhicule du registre central des

37. [Article R451-5 - Code des assurances - Légifrance](#)

38. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

39. [§ 51 FZV \(4\) - Einzelnorm](#)

40. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

41. [§ 40 StGB - Einzelnorm](#)

véhicules (ZFZR). Le véhicule reste enregistré mais une mention indique qu'il n'est plus assuré. Dès que le propriétaire du véhicule souscrit une nouvelle assurance, il doit se rendre au service d'immatriculation avec son attestation d'assurance, l'eVB, et les plaques d'immatriculation retirées afin de **réimmatriculer le véhicule** à ses frais⁴². Il reçoit ensuite de nouveaux sceaux officiels qui sont apposés sur les plaques d'immatriculation. À l'issue de cette démarche, le véhicule est régulièrement immatriculé et l'avis de recherche est supprimé.

Avec sceaux d'immatriculation



Sans sceau d'immatriculation



Les obstacles à l'immobilisation du véhicule en France

En France, un véhicule peut être immobilisé par les forces de l'ordre pour plusieurs raisons. Il s'agit notamment des excès de vitesse importants, de la conduite en état d'ébriété ou sous stupéfiants et du défaut de contrôle technique. De même, en cas de défaut d'assurance responsabilité automobile, l'immobilisation du véhicule peut être ordonnée⁴³.

Néanmoins, si les autorités peuvent, en principe, se rendre au domicile d'un propriétaire d'un véhicule non assuré, cette démarche est parfois difficilement transposable en pratique car il n'existe pas de loi sur la déclaration de domicile en France. L'adresse qui figure dans le fichier des véhicules assurés ne correspond donc pas toujours⁴⁴. En outre, les autorités ne sont pas informées de l'absence de couverture d'assurance. Ainsi les immobilisations de véhicules non assurés peuvent uniquement être réalisées, sans exception, lors de contrôles routiers ou lors d'accidents de la circulation donnant lieu à un constat⁴⁵.

42. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

43. [Article L325-1 - Code de la route - Légifrance](#)

44. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

45. Centre opérationnel du Centre de Coopération policière et douanière franco-allemand

Un mécanisme efficace en Allemagne aux coûts limités

Lutter contre le défaut d'assurance automobile, c'est aussi **réduire le poids des indemnisations** de victimes sur l'État et ses citoyens (augmentation des cotisations d'assurances).

En effet, si un individu est victime d'un accident avec un véhicule assuré, c'est l'assurance de ce dernier qui versera l'indemnisation. En revanche, si le véhicule n'a pas d'assurance ou que son propriétaire (ou conducteur) n'a pas été identifié, c'est un fonds de garantie, financé en partie par les cotisations des assurés, qui prend le relais depuis 2003 : la *Verkehrsofferhilfe e.V.*⁴⁶. Si la *Verkehrsofferhilfe e.V.* souhaite que les montants totaux des indemnisations versées aux victimes en 2023 et 2024 restent confidentiels, il est possible d'affirmer qu'ils sont près de **100 fois inférieurs à ce que l'équivalent français** (le Fonds de Garanties des Assurances Obligatoires) débourse chaque année. Cela s'explique par un faible nombre de véhicules non-assurés impliqués dans un accident : 510 en 2023 et 478 en 2024⁴⁷.

Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires en France

En France, le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires (FGAO), principalement financé par les assurés eux-mêmes⁴⁸, est chargé d'indemniser les victimes, ou leurs ayants droit, d'un accident de circulation impliquant un véhicule non-assuré ou non-identifié.

En 2025, il a pris en charge 7 409 victimes contre 7 996 en 2024⁴⁹. Cependant, le montant des indemnités versées pour des dommages corporels a augmenté (132,1 millions d'euros en 2025 contre 123 millions en 2024)⁵⁰. Le FGAO a également indemnisé les proches de 177 victimes décédées. Un nombre en constante hausse depuis 2022⁵¹.

46. [Verkehrsofferhilfe.de](https://www.verkehrsofferhilfe.de)

47. [Verkehrsofferhilfe e.V.](https://www.verkehrsofferhilfe.de)

48. [Rapport financier 2025 du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires \(FGAO\)](#)

49. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 6)

50. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 8)

51. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 8)

Le modèle allemand est transposable en France

Lorsque France et Allemagne sont comparées, la conclusion est sans appel. Quand l'hexagone est confrontée à plus de **650 000 véhicules non assurés**, l'Allemagne n'en compte que quelques milliers. La bonne nouvelle pour la France, c'est qu'il est possible d'y **remédier**.

Elle dispose déjà d'un outil essentiel et à disposition immédiate : **le Fichier des véhicules assurés** (FVA). Des **modifications réglementaires et techniques** seraient néanmoins nécessaires pour mettre en place un mécanisme similaire à l'Allemagne.

Le Fichier des véhicules assurés : un outil efficace

Créé par la loi du 18 novembre 2016⁵² et opérationnel depuis 2019, le Fichier des véhicules assurés est une base de données qui doit permettre de **lutter contre le défaut d'assurance**. Elle est gérée par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (AGIRA⁵³).

Le Fichier des véhicules assurés est alimenté chaque jour par les compagnies d'assurance agréées⁵⁴. Elles ont 72 heures pour informer des nouveaux contrats d'assurance responsabilité civile (RC) automobile souscrits ou de leur résiliation⁵⁵. Compte tenu du volume quotidien d'opérations (création, modification, suppression), les assureurs ont mis en place des **flux de transfert automatisés des informations**. Ces flux sont codés, sécurisés et cloisonnés par entreprise, ce qui signifie qu'une entreprise ne peut alimenter le FVA que pour son propre compte. La **clé d'identification est la plaque d'immatriculation**, seul critère de recherche utile pour vérifier qu'un véhicule est assuré et pour déterminer l'assureur d'un véhicule impliqué dans un sinistre⁵⁶.

52. [LOI n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle](#)

53. [Qui sommes-nous ? - Agira](#)

54. [Article 2 - Décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 relatif au dispositif de lutte contre le défaut d'assurance de responsabilité civile automobile - Légifrance](#)

55. [Article 2 - Décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 relatif au dispositif de lutte contre le défaut d'assurance de responsabilité civile automobile - Légifrance](#)

56. France Assureurs

De plus, l'AGIRA a l'obligation de communiquer « *les informations relatives à l'ensemble des véhicules terrestres à moteur susceptibles de ne pas satisfaire à l'obligation d'assurance*⁵⁷ ».

En pratique, le FVA n'inscrit aucune résiliation en tant que telle mais uniquement **des périodes de couvertures au titre d'une garantie**⁵⁸. Autrement dit, lorsqu'une assurance notifie la résiliation d'un contrat, c'est la date de couverture qui est mise à jour, et ce dans le délai légal de 72 heures.

Bon à savoir

Chaque assureur agréementé qui propose une assurance responsabilité civile automobile sur le territoire français doit adhérer à l'AGIRA⁵⁹. Cette adhésion engage les assureurs au respect de la réglementation et les soumet au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel de Résolution (ACPR) avec des sanctions possibles en cas de manquement.

Les objectifs du FVA

Géré par l'Agira⁶⁰, le FVA centralise, sur une même plateforme informatique, les informations relatives au contrat d'assurance de **tous les véhicules immatriculés en France** pour lesquels l'assurance responsabilité civile automobile est obligatoire.

Aucune de ces données n'est nominative. Les nom, prénom et coordonnées des propriétaires des véhicules ne sont pas publiés ni diffusés. En revanche, le FVA contient l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur, le numéro de contrat d'assurance et la période de validité de la couverture⁶¹. Ces éléments sont cryptés et conservés pendant 7 ans.

Le FVA regroupe les informations de 56 millions de véhicules dont 39,8 millions de voitures. Elles sont **accessibles aux assurés**, à leur demande, pour vérifier que leurs véhicules sont bien enregistrés. Mais également lorsqu'un assuré est victime d'un accident de la circulation sur le territoire français ou avec un véhicule immatriculé et assuré en France⁶².

57. [Article L451-1-2 - Code des assurances - Légifrance](#)

58. France Assureurs et AGIRA

59. [Article L451-2 - Code des assurances - Légifrance](#)

60. [Le Fichier des Véhicules Assurés - Agira FVA](#)

61. [Article L451-1 - Code des assurances - Légifrance](#)

62. [Article L451-1 - Code des assurances - Légifrance](#)

Le fichier doit également être **accessible aux forces de l'ordre** afin qu'elles puissent, à partir de la **plaque d'immatriculation**, vérifier qu'un véhicule contrôlé est bien assuré⁶³. Une vérification, en principe, systématique en cas d'infraction routière. Cet examen permet, ainsi, de savoir si une victime d'un accident est indemnisée par l'assurance de l'autre véhicule ou par le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires (FGAO). En pratique, il existe plusieurs canaux d'accès électroniques notamment des accès intégrés aux applications métiers des terminaux mobiles des forces de l'ordre permettant une consultation en temps réel lors de contrôles routiers⁶⁴. Et depuis février 2026, l'assurance automobile est systématiquement contrôlée lorsqu'un véhicule est flashé pour un excès de vitesse de plus de 50 km/h⁶⁵⁶⁶.

Des contrôles renforcés grâce au FVA

Depuis la création du FVA, en 2019, l'analyse des données statistiques démontre **une meilleure efficacité des contrôles pour lutter contre le défaut d'assurance**. Preuve de l'utilité de cet instrument, **le nombre d'infractions relevées (ou identifiées) pour défaut d'assurance est en nette hausse**. Entre 2017 et 2023, il passe de 80 395 infractions verbalisées à 268 059, soit une augmentation de 233%⁶⁷. Une efficacité également justifiée, d'après l'ONISR, par l'introduction de l'amende forfaitaire délictuelle en 2018.

De même, le nombre de victimes de dommages corporels prises en charge par le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires est plutôt à la baisse ces dernières années (9 395 en 2019, 7 409 en 2025⁶⁸) bien qu'il reste élevé. Néanmoins, il faut noter qu'en 2024, la part des véhicules non assurés dans les accidents corporels était de 5,8 % contre 3,6% en 2019⁶⁹. Cette évolution s'explique, d'après le FGAO, par le renforcement des contrôles grâce au FVA.

... mais un coût financier pour les assurés toujours élevé

63. [Article L451-1-1 - Code des assurances - Légifrance](#)

64. France Assureurs et AGIRA

65. [Article L121-6 - Code de la route - Légifrance](#)

66. [Article R130-11 - Code de la route - Légifrance](#)

67. [La non-assurance dans les accidents de la route | Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#) (page 69)

68. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 6)

69. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 9)

Si les contrôles sont plus efficaces, les montants versés par le FGAO aux victimes d'accidents impliquant un véhicule non-assuré restent très conséquents. Des **indemnisations financées, principalement, par les assurés** dont une partie de leur prime d'assurance responsabilité civile automobile est reversée au FGAO. Depuis 2019, le montant total des indemnités versées aux victimes pour des dommages corporels a toujours dépassé la **barre des 100 millions d'euros**, à l'exception de l'année 2020 marquée par la crise du Covid-19.

Le coût des dommages corporels indemnisés s'est maintenu « à un niveau historiquement élevé » en 2024 d'après FGAO⁷⁰. Mais en 2025, il est très nettement reparti à la hausse : 132,1 millions d'euros. Entre 2018 et 2025, le montant des indemnités versées aux victimes a augmenté de 25%⁷¹.

Des changements législatifs pour réduire significativement le nombre de véhicules non-assurés

Malgré les efforts conséquents entrepris pour mieux contrôler, il semblerait que le nombre de véhicules non-assurés ne baisse pas. En octobre 2024, **le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires indiquait que le phénomène de la non-assurance restait relativement stable**⁷². Les modifications législatives et réglementaires suivantes permettraient de rapprocher le système français du modèle allemand.

Imposer un contrôle de l'assurance automobile a priori grâce à un code de confirmation d'assurance électronique

L'article R322-1 du Code de la route⁷³, relatif à la délivrance du certificat d'immatriculation, dispose que « *tout propriétaire d'un véhicule à moteur (...) et qui souhaite le mettre en circulation pour la première fois doit faire une demande d'immatriculation en justifiant son identité. Le propriétaire doit également pouvoir justifier, à la demande du ministère de l'intérieur : 1° de la souscription, pour le véhicule considéré, d'une assurance conforme aux dispositions de l'article L.211-1 du Code des assurances* ».

L'article R322-5 du Code de la route, qui concerne les véhicules déjà immatriculés, dispose également

70. 650 000 véhicules non-assurés: «un chiffre relativement stable»

71. [Baromètre de la non assurance routière 2026 - FGAO](#) (page 8)

72. 650 000 véhicules non-assurés: «un chiffre relativement stable»

73. [Article R322-1 - Code de la route - Légifrance](#)

que le « nouveau propriétaire doit pouvoir justifier, à la demande du ministère de l'intérieur : 1° de la souscription, pour le véhicule considéré, d'une assurance conforme aux dispositions de l'article L.211-1 du Code des assurances⁷⁴(...) » .

Or, pour s'assurer qu'un véhicule est bien assuré, il nous paraît nécessaire de remplacer « doit pouvoir justifier, à la demande du ministère de l'intérieur » par « doit justifier au ministère de l'intérieur » dans les articles R322-1 et R322-5 du Code de la route.

Par conséquent, l'article R322-1 du Code de la route serait, par exemple, rédigé ainsi : « tout propriétaire d'un véhicule à moteur (...) et qui souhaite le mettre en circulation pour la première fois **doit faire une demande d'immatriculation en justifiant son identité et de la souscription, pour le véhicule considéré, d'une assurance** conforme aux dispositions de l'article L.211-1 du Code des assurances ».

Ainsi, le propriétaire doit prouver que son véhicule est assuré lors de la demande d'immatriculation. **Ce contrôle est automatique et ne doit pas se limiter à, simplement, cocher une case garantissant sur l'honneur que le véhicule est assuré.**

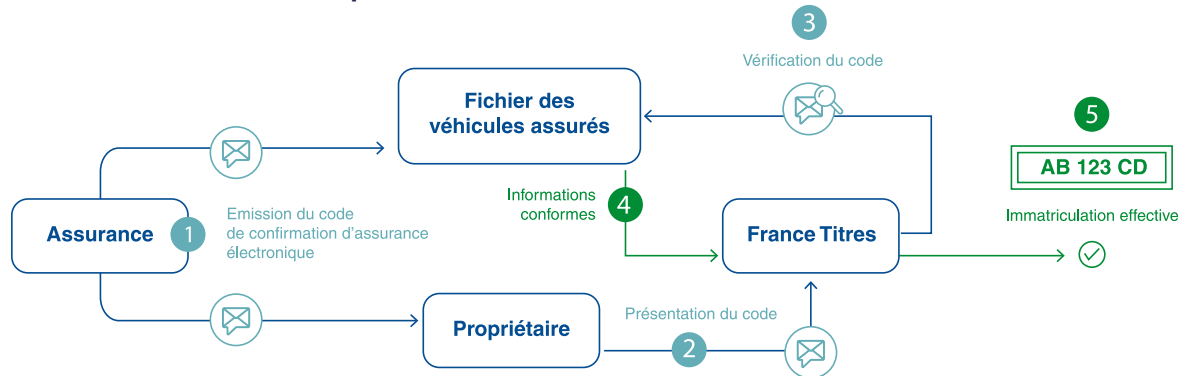
Cette modification aurait pour conséquence directe de devoir créer une **clé d'identification d'un véhicule** qui, lors de la demande d'immatriculation, ne serait pas son numéro d'immatriculation. Cela pourrait être, comme en Allemagne et son « *elektronische Versicherungsbestätigung* », un **numéro d'assurance ou un modèle de clé d'identification ad hoc**. Le modèle serait commun pour tous les assureurs et la clé d'identification serait générée automatiquement lors de la souscription d'un contrat. **Cette clé serait alors transmise simultanément à France Titres via le Fichier des véhicules assurés (FVA).**

Le propriétaire, lors de la demande d'immatriculation en ligne, devrait alors donner cette clé d'identification qui permettrait aux services d'immatriculation de vérifier que le véhicule est bien assuré. Ce nouveau dispositif obligerait d'apporter des modifications au site de France Titres ANTS afin que cette clé d'identification puisse être renseignée.

Cela suppose donc de créer également une **interconnexion entre le FVA et les équipes de France Titres** afin que ces dernières puissent y accéder et comparer la clé reçue de l'assureur et celle présentée par le propriétaire qui demande l'immatriculation de son véhicule.

74. Article R322-5 - Code de la route - Légifrance

Vers un contrôle effectif a priori en France



Par ailleurs, dans le cadre d'un contrôle a posteriori, les forces de l'ordre ainsi que les assurés continueront d'utiliser la plaque d'immatriculation d'un véhicule pour accéder au Fichier des véhicules assurés.

Systématiser la notification de la résiliation d'une assurance entre les assureurs et les autorités

Mieux contrôler l'obligation d'assurance nécessite également de **renforcer le contrôle a posteriori, après la demande d'immatriculation**. En effet, un automobiliste peut avoir assuré son véhicule lors de la demande d'immatriculation puis résilier son contrat sans que les autorités ne le sachent. Du moins, pas avant un contrôle routier.

C'est pourquoi, le CEC préconise de **modifier de l'article L.451-1-2 du Code des assurances**⁷⁵. Ce texte prévoit que « *L'organisme d'information mentionné à l'article L. 451-1 communique à l'Etat, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, les informations relatives à l'ensemble des véhicules terrestres à moteur susceptibles de ne pas satisfaire à l'obligation d'assurance prévue au chapitre Ier du titre Ier du livre II* ». Il précise aussi que cette information est transférée « *lorsque l'État en fait la demande dans le cadre de sa mission de contrôle de l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile* ».

75. [Article L451-1-2 - Code des assurances - Légifrance](#)

Pour plus d'efficacité, il serait judicieux d'ajouter « **dès qu'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile prend fin et en l'absence de notification de souscription d'un nouveau contrat auprès d'un autre assureur dans un délai raisonnable (à déterminer)** ». Une phrase complémentaire qui pourrait être intégrée entre les premier et deuxième paragraphes actuels de l'article L.451-2 du Code des assurances.

Simplifier l'immobilisation d'un véhicule non assuré au domicile du propriétaire

En revanche, il ne semble pas nécessaire de modifier les articles L325-1 à L325-14 du Code de la route⁷⁶ relatifs à l'immobilisation et à la mise en fourrière d'un véhicule.

En effet, l'article L325-1 du Code de la route dispose que « *les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction (...) à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur (...) peuvent (...) être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction*⁷⁷ ». Une information confirmée par le Centre de coopération policière et douanière (CCPD) franco-allemand.

Toutefois, les forces de l'ordre contactées regrettent qu'**aucune notification n'est envoyée aux autorités chargées du respect de la loi quant à l'absence de couverture d'assurance**. Par conséquent, il pourrait être utile, là encore comme en Allemagne, d'introduire un dispositif qui alerterait les forces de l'ordre dès lors qu'un véhicule n'est plus assuré et qu'aucune nouvelle police d'assurance automobile n'a été souscrite dans un délai raisonnable. Cependant, **en l'absence d'obligation de déclaration de domicile en France**, l'adresse enregistrée dans le Fichier des véhicules assurés ne correspond pas toujours à la situation actuelle des propriétaires de véhicules. Ce constat souligne la pertinence de solutions reposant, par exemple, sur la carte d'identité numérique pour **renforcer la fiabilité des données d'adresse**.

76. Article L325-1 - Code de la route - Légifrance

77. Article L325-1 - Code de la route - Légifrance

Conclusion

Lutter efficacement contre la non-assurance ne suppose pas seulement de sanctionner après coup, mais avant tout d'**empêcher la circulation de véhicules non assurés**. L'exemple allemand prouve qu'une **coopération renforcée entre assureurs et autorités publiques peut concilier sécurité, simplicité administrative et protection des victimes**.

Votre contact



Christian Tiriou
Directeur Général

tiriou@cec-zev.eu



**Centre Européen
de la Consommation**

Zentrum für Europäischen Verbraucherschutz

www.cec-zev.eu

Septembre 2026