



AUTOMOBILE

Le FVA pour **barrer la voie** à la non-assurance

Confronté à une hausse du coût des indemnités en fréquence et surtout en intensité des accidents causés par des véhicules non assurés, le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) sensibilise tous azimuts sur les dangers de la non-assurance, et fonde beaucoup d'espoir sur la pleine montée en charge du fichier des véhicules assurés (FVA) pour inverser la tendance.

Par Nessim Ben Gharbia

Toujours trop de victimes de conducteurs sans assurance ! » Tel est le triste constat dressé par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) en marge de la présentation en septembre dernier du Baromètre 2019 de la non-assurance routière*. Malgré un léger recul des demandes d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation (28 469 requêtes) contre 30 979 en 2018, le FGAO reste davantage sollicité qu'en 2014 (27 891 sollicitations). Parmi les requêtes reçues en 2019, un tiers (8 711) sollicite une prise en charge de dommages corporels, contre deux tiers pour des dommages matériels. Et c'est justement sur ce poste des dommages corporels que la progression du nombre de dossiers soumis au FGAO est la plus marquée, avec une hausse de 6,6 % des sollicitations par rapport à 2014. Cette hausse est d'autant plus inquiétante qu'elle intervient en parallèle de la diminution de près de 3 % de la sinis-

Le fonds donne l'alerte

« En roulant sans assurance, on peut ruiner son existence », tel est le message principal du spot produit par le FGAO pour sensibiliser sur les dangers de la non-assurance. La vidéo relate l'histoire de Marc, non assuré en auto, condamné à verser 300 € par mois pendant le restant de ses jours au FGAO pour avoir causé lors d'un accident de la route de sérieux préjudices corporels et psychologiques à sa victime.

tralité corporelle automobile constatée par la Sécurité routière (ONISR) sur la même période. Pour Julien Rencki, directeur général du FGAO, ce paradoxe est complexe à expliquer. Il tient sans doute à une hausse de la non-assurance routière, sans pouvoir exclure des comportements plus dangereux des conducteurs non assurés, « une partie d'entre eux conduit en excès de vitesse, sous l'emprise de drogues ou d'alcool ».

La dégradation des conditions économiques et sociales d'une frange de la population corrélée à une augmentation importante des délits de fuite (+25 % sur dix ans selon le Baromètre de la non-assurance routière) expliquent également le niveau élevé de la non-assurance. En effet, le baromètre rapporte que 31,3 % des auteurs d'accidents non assurés sont au chômage. En moyenne, souligne le rapport, 60 % des conducteurs non assurés qui causent des accidents ont moins de 35 ans. Cette tendance risque de s'amplifier dans le temps selon Florent Lebigot, directeur des flottes automobiles du courtier Diot : « Avec la conjoncture actuelle (crise des Gilets jaunes et les deux confinements du fait de la Covid-19), il y aura sans doute une hausse du chômage, on peut s'attendre à une augmentation de chauffeurs non assurés. »

INDEMNISATIONS EN FORTE HAUSSE

Si la hausse de la fréquence des accidents causés par des conducteurs non assurés reste contenue, celle des indemnités explose, comme le rapporte le Baromètre du FGAO. Ainsi, le fonds a versé 116 M€ aux victimes d'accidents de la route causés par des non assurés en 2019 contre 89 M€ en 2014. La principale hausse concerne l'indemnisation des dommages corporels (101 M€ en 2019), soit une hausse de 42 % par rapport à 2014. Sur la période, le coût des indemnités en cas de dommages corporels a évolué six fois plus vite que le nombre de victimes rapporte le FGAO, qui explique cette statistique par l'augmentation des frais médicaux, la hausse des coûts de l'aide humaine, lorsque la victime a besoin d'être assistée par une tierce personne, et l'évolution de la jurisprudence qui consacre de plus en plus le principe de la réparation intégrale. Pour Florent Lebigot, cette hausse des coûts à la charge du FGAO s'inscrit dans un contexte global : « Les coûts moyens des sinistres indemnisés par le FGAO ne sont pas décorrés du marché, les assureurs constatent eux aussi une forte augmentation du coût moyen d'un sinistre corporel comme matériel.



« Le rythme d'augmentation des dépenses d'indemnisation du fonds est supérieur au rythme d'accroissement de ses ressources. »

JULIEN RENCKI
FGAO

Nous avons réalisé une étude pour nos clients qui montre l'augmentation dans le temps des indices de réparation SRA-sécurité et réparation automobile (pièces de rechange, main-d'œuvre et ingrédients de peinture), mais aussi du forfait IDA (indemnisation directe des assurés) sur la partie RC matérielle, qui s'apprête à subir avec le nouveau montant 2021 sa plus forte hausse depuis qu'il existe (+7 % par rapport à 2020). »

Pour alléger les charges pesant sur le FGAO, les pouvoirs publics ont restreint son périmètre d'intervention. Ainsi, la loi Pacte adoptée en 2019 exonère le FGAO de la mission d'indemnisation des dommages matériels consécutifs aux catastrophes technologiques, permettant au fonds de récupérer quelque 30 M€ qu'il avait provisionnés pour cela. Aussi, en cas de défaillance d'une société d'assurance, le périmètre d'intervention du FGAO a été restructuré >>

« Les coûts moyens des sinistres indemnisés par le FGAO ne sont pas décorrés du marché, les assureurs constatent eux aussi une forte augmentation du coût moyen d'un sinistre corporel comme matériel. »



« Avec la conjoncture actuelle, il y aura une hausse du chômage, on peut s'attendre à une **augmentation de chauffeurs non assurés.** »

FLORENT LEBIGOT
Diot

» pour le recentrer sur la RC auto et la dommages-ouvrage, là où il couvrirait toutes les polices dommages obligatoires auparavant. « Nous avons un modèle financier qui est structurellement déséquilibré, le rythme d'augmentation des dépenses d'indemnisation est supérieur au rythme d'accroissement des ressources, même s'il n'y a pas péril en la demeure à court terme », souligne Julien Rencki. En effet, face à l'accroissement considérable des dépenses du FGAO ces dernières années au profit des victimes, et au-delà de la redéfinition de son périmètre d'intervention, des actions ont été entreprises pour accroître ses ressources. Si la contribution des assurés n'a pas été modifiée (1,2% de la prime de chaque garantie RC auto va au FGAO, soit l'équivalent de 100 M€ chaque année), celle des assureurs a été successivement portée de 1% à 12% puis 14% de la totalité des charges du FGAO pour le dernier exercice. Le gouvernement a même envisagé de porter cette contribution à 25% avant de se rétracter, la crainte que les assureurs répercutent cette hausse sur les assurés l'ayant convaincu de s'abstenir. Ainsi, et sur l'année 2019, les assureurs auront contribué à hauteur de 40 M€ au FGAO (notons par ailleurs que les recours contre les auteurs des accidents rapportent en moyenne 15 M€ par an au fonds). Directeur des réponses besoins sociétares et innovation à la Macif (6 millions de véhicules assurés), Yann Arnaud dit comprendre ces hausses successives : « Avec l'augmentation du taux de contribution, nous allons acquitter une cotisation de 5,5 M€, alors qu'elle était comprise entre 3 et 4 M€ jusque-là. Même si une hausse des contributions n'est jamais plaisante pour un assureur, cela vaut mieux que pas de FGAO du tout. Le fonds joue un rôle important dans l'équilibre de l'assurance française. » Un avis qui contraste avec celui

de Serge Brousseau, avocat spécialiste de l'assurance automobile : « Nous sommes englués dans un système qui ne tient pas debout. Les charges du FGAO sont de plus en plus importantes, et le fonds réclame toujours plus de moyens, ce qui constitue un non-sens économique. Tout milite pour que le FGAO disparaisse et que l'ensemble des charges et de la gestion soit récupéré par les assureurs, en contrepartie de l'abandon des taxes. Chaque année, nous avons une publication du chiffre d'affaires de l'assurance et du nombre de véhicules couverts par chaque compagnie d'assurance. Il suffit de faire une répartition des charges causées par les non assurés en fonction du chiffre d'affaires, ou du nombre de véhicules assurés. Si Covéa a 20% des véhicules assurés, ils prendraient 20% du nombre ou de la charge des sinistres des véhicules non assurés. »

Pour l'avocat, le FGAO est symptomatique de la « déviation » du secteur de ses missions principales : « Face à un problème quel qu'il soit, les assureurs sont dans un mécanisme d'exclusion du champ de leur métier et de création d'un énième fonds de garantie pour le résoudre. Ces derniers se multiplient : fonds Cat Nat, Gareat, FGAO

(non assurés), FGTI (victimes d'infractions), FGAM (actes médicaux). Ainsi, chaque grand problème de société échappe aux assureurs et rejoint la socialisation des risques. En termes d'image, l'effet est désastreux : les assureurs ne sont plus des gestionnaires de risques mais des collecteurs de taxes. Politiquement, cette situation est, à terme, intenable. »

UN ESPOIR NOMMÉ FVA

Pour Michel Gougnaud, président du conseil d'administration du FGAO, un rééquilibrage des comptes du FGAO est possible, à condition de maîtriser la fréquence des accidents causés par des véhicules non assurés. « Notre premier travail avant de réclamer une augmentation des ressources consiste à bien vérifier si nous avons optimisé nos dépenses sur trois axes déterminants : les coûts moyens des sinistres, les frais généraux et notre capacité à réduire les fréquences des sinistres non assurés. Aujourd'hui, le comité d'audit présidé par Patrick De Giovanni, directeur général adjoint de Pacifica, fait le constat que la maîtrise des coûts de sinistre et de gestion est aussi performante que celle des assureurs, de même en ce qui concerne la gestion des produits financiers », remarque l'emblématique ancien patron de la gestion des sinistres de Covéa. Il poursuit : « La seule inconnue qui reste concerne le nombre de sinistres à gérer, la fréquence des accidents pris en charge par le FGAO. Le fichier des véhicules assurés (FVA) constitue un vrai espoir pour faire baisser ce volume. Le jour où le recours au FVA sera optimal et aura réduit au maximum le nombre de non assurés, il sera éventuellement temps de reconsidérer la contribution des assureurs/assurés. Il serait prématuré aujourd'hui de réclamer davantage aux assureurs/assurés dès lors que nous n'avons pas le résultat final du fichier. » Mis en place le 1^{er} janvier 2019, le FVA permet d'identifier l'assureur d'un véhicule. Le fichier informatique recense

FOCUS SUR

Les trottinettes électriques, une bombe à retardement pour le FGAO ?

Les trottinettes connaissent un grand succès, principalement dans les grandes agglomérations, au point de concurrencer les acteurs traditionnels du transport utilitaire, comme le souligne Raphaël Kerdraon, directeur flottes automobiles du courtier Verlingue : « De plus en plus d'entreprises ont soit des réflexions avancées, soit se sont lancées dans cette démarche pour repenser le modèle de mobilité de leurs salariés. » En parallèle de cet engouement, le FGAO redoute de faire face à une importante sinistralité du fait de la méconnaissance de l'obligation d'assurance, surtout de la part des particuliers. Ainsi, selon une étude réalisée par la FFA, seuls 66% des propriétaires et 45% des « free-floateurs » ont écho de l'obligation d'assurance.

La peine encourue pour le défaut d'assurance est une **amende forfaitaire de 750 €**. En cas de récidive, l'amende peut atteindre 3 750 €, assortie de peines complémentaires.

56 millions de véhicules assurés. Il a pour but d'aider à la lutte contre la non-assurance auto en permettant son interrogation systématique via les plaques d'immatriculation d'un véhicule à l'origine d'une infraction routière (par exemple lors du flash d'un radar de contrôle de la vitesse). Ainsi, plus de 83 000 courriers cosignés par le délégué interministériel à la sécurité routière et le directeur général du Fonds de garantie des victimes ont été envoyés aux conducteurs flashés dont le véhicule ne figurait pas dans le FVA. Ces courriers, à but préventif, les invitent à régulariser leur situation et leur indiquent aussi les risques et poursuites auxquels ils s'exposent. Le Fonds constate, depuis cette opération, que 28 % des véhicules dont les conducteurs ont reçu un courrier de prévention apparaissent désormais dans le FVA. Cela correspond soit à un retour à l'assurance, soit à la régularisation administrative d'un véhicule qui était bien assuré, mais ne figurait pas dans le FVA.



« Même si une hausse des contributions n'est jamais plaisante pour un assureur, cela **vaut mieux** que pas de FGAO du tout. »

YANN ARNAUD
Macif

Une donnée dont se félicite Julien Rencki : « Notre priorité est de poursuivre la fiabilisation du fichier, en lien avec la FFA et la DSR. Des cas peuvent encore exister de véhicules assurés mais qui n'apparaissent pas dans le FVA en raison d'un retard de transmission d'information ou d'erreur de saisie. Mais le FVA est d'ores et déjà un outil très précieux, notamment pour la prévention. À terme, il pourra également permettre, si l'État le souhaite, de renforcer la répression avec des amendes envoyées directement aux conducteurs de véhicules non assurés. »

Pour rappel, la peine encourue pour le défaut d'assurance est une amende forfaitaire de 750 €. En cas de récidive, l'amende peut atteindre 3 750 €, assortie de peines complémentaires (suspension ou annulation du permis avec interdiction de le repasser, confiscation du véhicule...). Chargés d'alimenter ce fichier, courtiers et assureurs contribuent largement à la fiabilisation du FVA, malgré la complexité de la tâche comme le souligne Florent Lebigot chez Diot : « Compte tenu de l'étendue du chantier et de la complexité du sujet, avec des assureurs qui font du direct, d'autres qui sont intermédiés et qui délèguent ou pas la gestion, l'opération a été difficile à mener. Pour autant, la profession s'est fortement mobilisée pour sa réussite. »

Même si la tâche a été plus simple pour les grands cabinets de courtage comme Diot ou Verlingue, qui disposent de moyens humains et informatiques nécessaires et qui sont habitués à traiter de la masse, leur spécialité de la gestion des parcs automobiles des entreprises s'est trouvée modifiée avec l'introduction du FVA. Selon Florent Lebigot : « Nous émergeons avec nos clients leurs parcs avant d'envoyer les nouvelles cartes vertes. Nous voyons clairement l'apport du FVA, avec des taux d'anomalies sur les parcs en chute libre par rapport à ce que nous observions traditionnellement. Autant les clients pensaient à déclarer l'entrée dans la flotte de l'entreprise des nouveaux véhicules, pour être en règle en cas de contrôle de police, autant les restitutions peinaient à se faire au fil de l'eau. Avec le FVA, tous les mouvements entrée comme sortie sont traités sous soixante-douze heures. De fait, l'actualisation de nos parcs se fait en quasi temps réel. »

LABYRINTHE JURIDIQUE

Si le FGAO peaufine l'accompagnement des victimes au-delà de la seule indemnisation financière (participation à l'achat d'un véhicule adapté ou aux travaux d'aménagement des logements...), « les victimes



« Le jour où le recours au FVA sera optimal et aura **réduit au maximum le nombre de non-assurés**, il sera temps de reconsidérer la contribution des assureurs/assurés. »

MICHEL GOUGNARD
FGAO

se retrouvent bien souvent esseulées avant la décision d'indemnisation, déplore Maître Vincent Julé-Parade, spécialiste du dommage corporel et engagé auprès d'associations de défenses des victimes des accidents de la route. Le FGAO n'intervient que dès lors que vous apportez la preuve de l'absence d'assurance corrélée à l'absence d'autres tiers impliqués. Cela peut prendre beaucoup de temps et c'est regrettable pour les victimes. D'autant que certains assureurs continuent de soutenir l'opposabilité de la nullité des contrats pour fausse déclaration de l'assuré qui n'est pourtant plus opposable depuis une décision de la CJUE en 2017. Du point de vue de l'avocat des victimes, la première préoccupation de certaines compagnies semble être de gagner du temps, bien souvent au détriment de la prise en charge des victimes ».

De son côté, la Macif affirme ne pas opposer la nullité de ses contrats lors des litiges devant la justice. « Nous prenons toutes nos précautions pour que les déclarations établies par nos affiliés correspondent au risque réel. Si nous nous sommes trompés, nous rembourserons l'assuré sans solliciter le FGAO. Si nous réalisons par la suite qu'il y a eu une volonté malveillante de l'affilié, nous pouvons, dans un second temps, résilier », conclut Yann Arnaud. ■

* https://www.fondsdegarantie.fr/wp-content/uploads/2020/09/2019_Barometre_NNAssurance_BATweb.pdf