

[PROFESSIONS ET INSTITUTIONS]

Assurances obligatoires - RC Auto - Dommages ouvrage

Le FGAO se transforme

■ Dans le cadre du projet Cap 2020 initié par la nouvelle gouvernance du fonds de garantie des assurances obligatoires, l'équilibre financier est central. Nouvelles modalités d'intervention et sinistralité non-assurantielle sont en cause.

C'EST QUOI LE FGAO ?

■ Le FGAO est un organisme de droit privé chargé d'indemniser, au nom de la solidarité nationale, les victimes d'accidents de la route causés par des conducteurs non-assurés ou inconnus, et, *via* le FGTI dont il assure la gestion, les victimes de terrorisme et d'infractions de droit commun (homicides, viols...). Il exerce un recours contre les auteurs d'infractions et d'accidents. Il indemnise également les assurés victimes de la faillite de leur assureur automobile ou dommages ouvrage, qu'il soit agréé en France ou en Europe, opérant en LPS.

« **L**a France est, *via* le fonds de garantie, le pays le plus protecteur de ses citoyens quand ils sont victimes de dommages corporels causés par des tiers non-solvables ou non-identifiables », explique Michel Gougnard, président du FGAO depuis le 6 juillet 2016. À cette date, la gouvernance de l'organisme d'intérêt public, palliant le défaut d'assurance des auteurs de sinistres autos ou dommages ouvrage et la faillite de leur assureur (lire encadré), a été renouvelée. Chargé de mission auprès du PDG de Covéa, Thierry Derez, Michel Gougnard est épaulé par Julien Rencki, haut fonctionnaire issu de la direction générale du Trésor. Une fois en poste, les deux hommes ont entrepris un état des lieux approfondi de la situation financière du FGAO. Il en est ressorti, audits externes à l'appui, que « plusieurs facteurs dégradent structurellement nos équilibres financiers », souligne Michel Gougnard. Pêle-mêle : l'augmentation de la sinistralité non-assurantielle depuis

dix ans avec plus de 700 000 véhicules non-assurés au sein d'un parc croissant de près de 40 millions de voitures en circulation ; la progression des délits de fuite (+22% entre 2015 et 2016) ; l'augmentation, chaque année, du coût de l'indemnisation corporelle d'environ 5% ; le contexte de taux d'intérêt bas ; l'internationalisation du marché qui se traduit par une hausse des risques de défaillance d'assureurs étrangers opérant en libre prestation de

« Le coût des corporels en RC Auto, les taux d'intérêt bas et l'augmentation de la sinistralité non-assurantielle dégradent structurellement nos équilibres financiers. »

Michel Gougnard, président du FGAO

service (LPS) ; voire le boom des nouvelles mobilités non couvertes (*overboard*, gyropode...). « Il fallait optimiser le provisionnement », affirme Julien Rencki.

Rééquilibrer charges et ressources

Entre les ressources (recours contre les auteurs, produit des liquidations, placements et surtout contributions des assurés et des assureurs) et les dépenses (indemnités versées aux victimes, frais de fonctionnement et majorations légales de rentes), le compte n'est pas bon. Fin 2016, le fonds totalisait 175 M€ de pertes comptables. D'où les mesures de redressement prises, le 27 novembre dernier, par le ministère de l'Économie et des

**520 M€**

Montant des indemnités versées en 2016 à plus de 110 000 victimes par le FGAO et le FGTI. 99% des charges, en automobile, concernent des corporels dont 75% de corporel grave (avec 50% d'AIPP*).

*Atteinte permanente à l'intégrité physique et psychique.
[Source : FGAO]

12 %

Pourcentage de relèvement de la contribution annuelle des assureurs au financement du FGAO, appliqué sur la totalité des charges du dernier exercice du fonds.

[PROFESSIONS ET INSTITUTIONS]

Finances. Dans un arrêté, le pourcentage de cotisation des 140 assureurs autos a été relevé à 12% (au lieu de 1%) de la totalité des charges du FGAO sur l'exercice écoulé. « Cette mesure bienvenue procure 25 M€ de ressources supplémentaires par an, dès l'exercice 2017, mais ce n'est pas encore totalement suffisant », prévient Julien Rencki.



Avant que l'État n'envisage un relèvement supplémentaire des contributions, la prévention et la lutte contre la non-assurance restent des pistes clés. Mais le fameux fichier des véhicules non-assurés, qui sera mis en place le 1^{er} janvier 2019 et qui croise le fichier des véhicules assurés (FVA) géré par l'Agira avec celui du système d'immatriculation des véhicules (SIV) recensant l'ensemble des voitures disposant d'une carte grise, ne saurait offrir de résultats à très court terme. « Sur la base de l'exemple belge, nous pouvons espérer une baisse de la non-assurance de 20% au terme d'un minimum de cinq ans », précise Michel Gougnard. En outre, si les travaux techniques sont engagés, le chantier s'annonce complexe compte tenu de l'ampleur de ces fichiers.

L'augmentation des risques liés aux faillites

Enfin, un dernier pan, et non des moindres, reste à clarifier: il s'agit de l'intervention du FGAO en cas de liquidation de sociétés d'assu-

rance. Le décret de fin d'année a également modifié le périmètre d'intervention du fonds. En cas de défaillance d'assureur, l'organisme secourt les victimes, en auto et - c'est nouveau - en dommages ouvrage pour les sociétés opérant en LPS.

Cette mesure entrera en vigueur au plus tard en juillet prochain. « Le précédent de la défaillance d'EIC (NDLR: Entreprise Insurance Company plc dont le siège est situé à Gibraltar) en 2016 montre qu'il faut être particulièrement vigilant s'agissant d'acteurs opérant en LPS et réalisant la quasi-totalité de leur activité hors de leur marché d'origine. Il est difficile d'avoir une vision objective de la situation financière de ce type d'entreprise, intervenant parfois sur plusieurs marchés nationaux. S'agissant de l'assurance dommages ouvrage, la faillite, fin 2016, de Gable, basée au Lichtenstein qui opérait en LPS dans l'Hexagone et qui était l'une des principales compagnies assurant des piscinistes en France, constitue une alerte forte », s'inquiète Julien Rencki qui est en contact régulier avec l'ACPR.

Il faut dire que les recours relèvent parfois du parcours du

combattant. Dans le cas d'EIC, le fonds de garantie britannique conteste celui du FGAO, considérant qu'il n'a pas à assumer la faillite d'une entreprise dont le siège est à Gibraltar... « La possibilité d'exercer un recours sur le fonds du pays d'origine est une question d'équité et de bon fonctionnement de la concurrence au sein du marché européen », exprime Julien Rencki.

Le pourcentage de la part contributive des assureurs construction au FGAO - autre contribution spécifique - devrait faire l'objet d'un prochain arrêté. Ce retour à l'équilibre est vital afin que la nouvelle direction du FGAO porte son projet d'entreprise baptisé Cap 2020. Il vise à simplifier les procédures via le digital (une direction de la transformation et du numérique a été mise en place en avril dernier), d'enrichir la relation avec les victimes en proposant des services personnalisés (actions de retour à l'emploi...), d'insuffler plus de coconstruction en interne (un séminaire de partage de la feuille de route auprès des 350 collaborateurs a eu lieu le 5 octobre dernier). « Ce qui nous distingue d'un assureur, c'est que nous ne pouvons pas sélectionner nos risques et surtout que nous ne cherchons pas à conquérir de nouveaux clients. Au contraire, nous voulons en réduire le nombre », conclut Michel Gougnard.

■ ÉLOÏSE LE GOFF

« L'extension de notre intervention auprès des entreprises d'assurance en dommages ouvrage opérant en libre prestation de service (LPS) pose des questions nouvelles. »

Julien Rencki, directeur général du FGAO

1,2 %

Part du montant de la prime d'assurance auto des particuliers affectée au financement du FGAO, soit environ 90 M€ par an.

175 M€

Montant des pertes comptables enregistrées par le FGAO en 2016, se traduisant par 110 M€ de fonds propres négatifs.