



AUTO

Le FVA ronge son frein

Alors que la non-assurance routière repart à la hausse en 2022, du fait notamment de la crise du pouvoir d'achat, la mise en place du Fichier des véhicules assurés en 2019 n'arrive pas à endiguer durablement ce fléau. Pour autant, le rôle du FVA est amené à s'élargir avec la suppression prochaine de la carte verte.

Par Nessim Ben Gharbia

11%! C'est le pourcentage de Français qui se disent prêts

à ne pas souscrire d'assurance obligatoire pour réaliser des économies selon une étude réalisée sur un échantillon de mille répondants par l'AssurTech Leocare en octobre dernier. Dans un contexte d'inflation record, cette tendance de fond inquiète aussi bien les professionnels que les pouvoirs publics, qui multiplient les alertes contre les conséquences de la non-assurance.

En première ligne dans cette lutte, le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) constate une recrudescence des sinistres impliquant des véhicules non-assurés sur les neuf premiers mois de 2022, après deux ans d'accalmie du fait des différentes mesures prises face à la pandémie qui ont conduit à la modération du trafic routier. « La reprise des déplacements associée à un contexte économique tendu fait craindre en 2022 un rebond de l'accidentologie routière

liée au défaut d'assurance. De fait, plus de 4 600 victimes corporelles ont déjà été prises en charge par le FGAO au 1^{er} semestre 2022, soit le même nombre de victimes qu'avant la crise sanitaire », relève ainsi le baromètre 2021 de la non-assurance routière publié récemment par le FGAO. « Nous sommes sur les mêmes trajectoires de saisines au 3^e trimestre de l'exercice 2022 », souligne Julien Rencki, directeur général du FGAO.

Sur l'exercice 2021, le FGAO a pris en charge 22 983 dossiers, dont près d'un tiers (8 138) porte sur des dommages corporels (contre 14 845 prises en charge de dommages matériels). Un chiffre en baisse par rapport aux prises en charge réalisées en 2020 (27 905 dossiers traités), et surtout en 2019 (31 395 dossiers). Mais si le nombre de victimes de la non-assurance est en baisse, ce n'est pas le cas des indemnités versées aux victimes qui continuent leur progression sur ces dernières années (le FGAO aura versé 118,4 M€ en 2021, contre 106,2 M€ en 2020). Il est à noter que 60 M€ ont déjà été versés à l'issue du 1^{er} semestre 2022, dont 55 M€ au titre d'indemnisations des préjudices corporels.



DR

« La prime moyenne appliquée au jeune primo-assuré tourne autour de 1 000 €, soit un montant relativement important par rapport à leur pouvoir d'achat. »

FRÉDÉRIC ARTRU
Ornikar

» actuellement avancée. Aussi, une orientation des aides existantes à la mobilité vers la souscription d'une assurance a également été évoquée, à l'instar des aides versées pour prendre en charge en partie le coût du permis. « Pour lutter contre la non-assurance, nous misons sur le triptyque répression, avec la multiplication des contrôles, sensibilisation avec un volet pédagogique important, et un dernier volet relatif au soutien économique à ce public en situation de vulnérabilité », résume Julien Rencki.

LE FVA APPELÉ À MONTER EN PUISSANCE

Si la résurgence de la non-assurance inquiète les autorités, elle interroge également le bilan du Fichier des véhicules assurés (FVA). Mis en place au 1^{er} janvier 2019, le fichier, qui doit être alimenté en permanence par les assureurs et les courtiers (obligation de signaler dans les soixante-douze heures tout nouveau véhicule qui entre ou qui sort du portefeuille), peut être interrogé dans le cadre des excès de vitesse constatés par les radars. À titre expérimental, et dans le cadre de la fiabilisation du fichier, le FGAO, en

lien avec la Délégation à la sécurité routière (DSR), a adressé près de 100 000 courriers aux propriétaires de véhicules n'apparaissant pas dans le FVA pour leur rappeler l'obligation d'assurance. Ces courriers de prévention, destinés à informer les conducteurs, ont permis de constater un taux de conversion à l'assurance évalué à 30%. Est-ce suffisant pour déduire que ce courrier est resté sans effet dans 70 % des cas ? Pas si sûr à en croire Julien Rencki : « Il y a également des conducteurs qui ont cessé de conduire dans ce pourcentage, mais surtout, c'est le passage à la verbalisation automatique qui donnera toute son efficacité au fichier dans la lutte contre la non-assurance », souligne-t-il.

Pour le FGAO, il est encore trop tôt pour dresser un bilan définitif de l'efficacité du FVA, sa mise en œuvre ayant été fortement perturbée par la baisse de la circulation constatée pendant la Covid-19. « Les victimes s'adressant au Fonds en 2021 sont souvent lésées à la suite d'accidents survenus en 2020. Les principaux indicateurs du baromètre comparé donc, pour cette édition, les données 2021 à l'année standard 2019. Il est, sur cette base, encore trop tôt pour pouvoir objectiver l'effet bénéfique du lancement conjoint avec la Délégation à la sécurité routière (DSR), les forces de l'ordre et France assureurs du Fichier des véhicules assurés », explique le FGAO dans son dernier baromètre sur la non-assurance. Pour autant, le Fonds de garantie affirme avoir tiré profit des exercices 2020 et 2021 pour améliorer avec les assureurs la fiabilité du fichier.

Face à ce constat, certains souhaitent aller plus loin dans la lutte contre la non-assurance en appliquant notamment la verbalisation automatique (envoi d'une amende dont le montant est actuellement fixé à 750 €) en cas de véhicules flashés non-assurés. « C'est

du ressort des pouvoirs publics. Pour autant, toute mesure qui permet de lutter contre la non-assurance doit être soutenue », affirme le directeur général du FGAO. Jean Pechinot, consultant et ancien responsable du département automobile de la FFSA, alerte sur des expériences comparées en matière de lutte contre la non-assurance : « Dans certains pays, la sanction en cas de non-assurance consiste dans la souscription automatique d'un contrat d'assurance, avec des montants de primes trois à quatre fois supérieurs au montant moyen du marché. » Une solution intéressante qui pourrait se révéler pire que le mal avec le risque d'augmenter les délits de fuite en cas de contrôle, alertent des professionnels.

RÉUSSIR LE VIRAGE DE LA SUPPRESSION DE LA CARTE VERTE

Le FVA est appelé à monter en puissance avec la disparition prochaine de la carte verte, proposée par France assureurs en septembre dernier, et approuvée depuis par Bercy. Si le calendrier n'est pas encore définitif, cette mesure devrait être mise en place à partir du 2^e semestre 2023. En cas de contrôle routier, les forces de l'ordre vont pouvoir vérifier l'assurance du véhicule en interrogeant directement le fichier, en lieu et place de la carte verte, qui présente des désavantages au niveau de la fiabilité du contrôle puisque l'assuré peut avoir résilié son assurance tout en continuant d'afficher une carte verte. Avec le FVA, il n'y aura plus besoin d'attestation sous aucune forme, ni numérique ni papier. Les forces de l'ordre utilisent la plaque d'immatriculation pour vérifier la situation du véhicule directement dans la base de données. Le fichier étant actualisé en temps réel, une situation de non-assurance détectée devrait être sanctionnée comme telle. ■

FOCUS SUR

Les comptes du FGAO toujours plus dans le rouge

L'inflation des coûts d'indemnisation, notamment en matière de préjudice corporel, pèse sur les comptes du FGAO. Ainsi, le Fonds de garantie a bouclé l'année 2021 avec un déficit comptable de 170 M€ (445,5 M€ de charges), réparties entre indemnités aux victimes, dotations nettes aux provisions techniques et frais de fonctionnement, contre 274,7 M€ de recettes, entre contributions, produits des placements financiers, produits des liquidations automobiles et recours contre les auteurs. Face à ce déséquilibre, des voix appellent à l'augmentation des ressources du FGAO. Pour rappel, le fonds est principalement financé par une taxe prélevée sur les contrats RC auto (1,2 % de la prime RC auto va au FGAO, soit l'équivalent de 100 M€ chaque année). Les assureurs contribuent à hauteur de 14 % de la totalité des charges du FGAO pour le dernier exercice. Faut-il augmenter le taux de contribution des assureurs ? Pour Jean Pechinot, cette solution s'apparente à une fausse bonne idée, puisque c'est l'assuré qui supporte en définitive l'augmentation des charges de l'assureur.