

Note de conjoncture

Mise en place du FVA : vers la fin de la carte verte ?

Face à la recrudescence des automobilistes circulant sans assurance, l'Etat français a décidé de hausser le ton. Le Fichier des Véhicules Assurés (FVA) verra le jour le 1^{er} janvier 2019. Si le principe de cette évolution est globalement applaudi par le marché, sa mise en œuvre n'est pas sans impacts et sans risques. Elle ouvre également de nouveaux horizons.

Le FV Quoi ?

Pourquoi cette réflexion autour de la non assurance ?

Selon les chiffres du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires (FGAO), le nombre de véhicules non assurés en France était situé en 2015 entre 370 000 et 750 000, soit environ 1,5% des immatriculations. Le coût estimé des préjudices associés, les sinistres impliquant des tiers non assurés, est d'environ 100 M€ par an. Ceux-ci sont financés par les assureurs au travers de la cotisation FGAO (2% de la prime responsabilité civile auto). Indirectement, le financement du fond est donc assumé par les conducteurs qui eux sont bien assurés.

Pour lutter contre ce phénomène, la loi a confié à l'AGIRA¹ la responsabilité de constituer un fichier de référence : le FVA. Cette base de données nationale permettra aux forces de l'ordre de faire le lien entre l'immatriculation d'un véhicule et son contrat d'assurance pour identifier les contrevenants lors de contrôles ou d'accidents de la route.

Ce sont les assureurs qui auront la responsabilité d'alimenter ce référentiel. Ils devront communiquer à l'AGIRA toute nouvelle souscription ou résiliation dans un délai de 72h.

Un calendrier serré

Pour pouvoir être efficace, l'inscription au FVA des véhicules est obligatoire pour tous les types de véhicules immatriculés, particuliers ou professionnels, des voitures aux tracteurs routiers, pour les contrats individuels ou de flottes automobiles. Le périmètre est donc large pour les assureurs, et le calendrier relativement court, puisque la loi votée en 2017 doit être appliquée dès le 1^{er} janvier 2019. Le FVA devra donc être initialisé avec les portefeuilles actuels de véhicules assurés avant cette date fatidique à laquelle les contrôles routiers commenceront.

Des sanctions inchangées, et mieux détectées

Aujourd'hui, le témoin de la bonne assurance d'un véhicule est la vignette de carte verte apposée sur le pare-brise. Seul un contrôle de police ou la survenance d'un accident sérieux permet de détecter qu'un véhicule n'est pas assuré. Les contrefaçons sont par ailleurs nombreuses, et les contrôles peu efficaces.

Si la mise en place du FVA ne change pas les sanctions prévues par le code de la route en cas de non assurance, elle va en revanche permettre une meilleure détection des infractions. En effet, le FVA, couplé avec les outils modernes de

¹ Association pour la Gestion de l'Information sur le Risque en Assurance

Lecture Automatique de Plaques d'Immatriculation (LAPI), permettra de repérer les contrevenants via des radars embarqués, des radars de feux rouges, ou encore des caméras de péages. Alors que la plupart des villes, Paris en tête, viennent de confier la verbalisation pour stationnement irrégulier à des sociétés tierces, le nombre de cas détectés va fortement augmenter. S'agit-il pour autant de cas réels de non assurance ?

Quels impacts pour les assureurs

Un risque majeur pour la relation client

Chaque assureur est responsable de l'alimentation du FVA. S'il fait défaut à cette alimentation (retard ou erreur d'immatriculation par exemple), alors c'est l'assuré qui risque de se voir accusé de circulation en défaut d'assurance, alors qu'il vient juste de payer sa cotisation. Autant dire que la relation de confiance naissante sera mise à mal.

A l'inverse, la bonne alimentation du FVA sera considérée comme normale, elle n'offrira donc aucune opportunité de différenciation pour les assureurs.

Une directive particulièrement difficile à appliquer sur les contrats de flottes auto

La situation devient délicate pour la gestion des grosses flottes automobiles.

- Ces contrats ont en effet la particularité d'évoluer beaucoup et souvent (ajout et retrait de véhicules, modification de couvertures, régularisations). Ils sont donc lourds à gérer, et traiter les ajouts et retraits dans les 72h imparties, sans aucun retard dans les équipes de gestion, est une gageure.
- Par ailleurs, afin de simplifier la gestion, ces contrats sont aujourd'hui majoritairement gérés via des parcs non dénommés, c'est-à-

dire sans disposer du détail des immatriculations assurées. Un point annuel est réalisé sur le volume de véhicules assurés et la prime est ajustée en conséquence. Ces modes de fonctionnement ne pourront pas perdurer, ce qui va demander un gros effort pour récupérer les informations sur les parcs non dénommés du portefeuille, et engendrer de la gestion supplémentaire pour l'assureur comme pour les gestionnaires de flottes dans les entreprises.

- Enfin, ces contrats souffrent d'un effet de saisonnalité, avec un pic d'activité très fort autour de l'échéance de janvier. En effet, la majorité des contrats liés au courtage ou aux appels d'offres des collectivités sont renégociés à ce moment-là, et ces pics d'activité provoquent des retards de gestion absolument incompatibles avec la nouvelle directive.

La vision de Siltéa

La délégation au secours des assureurs de flotte

Si l'alimentation du FVA pour les particuliers ne pose pas trop de difficultés techniquement ou dans l'organisation des équipes de gestion, la situation se gâte sur les risques flottes automobiles. Les services de gestion, dont les effectifs sont plutôt en diminution², ne peuvent pas absorber les actes de gestion et garantir le délai de 72h imposé par la directive FVA. Une solution pourrait se trouver dans la délégation des actes de gestion.

Il faut permettre aux clients et aux courtiers d'accéder à une plateforme de gestion afin de pouvoir déclarer directement les ajouts de véhicules et d'ainsi déclencher les actions associées comme l'impression de la carte verte ou la déclaration du véhicule au FVA, et ce dans les délais. Les équipes de gestion pourront alors se concentrer sur le reliquat de gestion et la saisie des affaires nouvelles.

² Source : Rapport ROMA 2017

Vers la fin de la carte verte ?

Alors que la dématérialisation des documents se généralise, la carte verte reste une source de coût et de difficultés pour les assureurs. Elle engendre également son lot de contrefaçons et de trafics. Cela pourrait changer avec la directive. En effet, une fois l'ensemble des véhicules assurés référencés dans un même fichier, on pourrait imaginer faire simplement disparaître la carte verte au profit d'un accès direct au FVA. Plus besoin d'avoir sur soi ses papiers d'assurance ni de coller la vignette tous les ans sur le pare-brise. Au tour ensuite des macarons de contrôle technique et des vignettes Crit'Air ? La législation devra d'abord évoluer...

Guillaume Vachon, Manager Siltéa

siltéa

conseil en management

Cabinet de conseil en management exclusivement dédié au monde la Banque et de l'Assurance, SILTÉA a développé une expertise forte sur le segment de l'assurance IARD et peut donc vous accompagner efficacement :

- Analyse de vos offres au regard des critères du FVA, de la concurrence et de l'ouverture du marché
- Création et optimisation de modèles opérationnels sur toute la chaîne de valeur de l'assurance IARD particuliers et entreprises (distribution, souscription, cotisations, sinistres)
- Optimisation des processus de distribution des différentes offres

CONTACT

siltéa

Vincent MESLIN
Associé

- +33 (0)1 42 68 89 89
vincent.meslin@siltea.com

siltéa

Sophie DUMONT
Responsable communication

- +33 (0)1 42 68 74 48
sophie.dumont@siltea.com