FOCUS

DIGITAL
& MARKETING

Square management

ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES : QUELS IMPACTS SUR L'ASSURANCE AUTO ?

JOEL DESSART

DIGITAL
& MARKETING

ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES : QUELS IMPACTS SUR L'ASSURANCE AUTO ?

Auteur : Joel Dessart

NOVEMBRE 2023

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 7-9

1. **QUELLES SONT LES RAISONS DE LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?** 11- 12
   - 1.1 CONSIDÉRATIONS ÉCOLOGIQUES 13
   - 1.2 ÉCONOMIE ET GAINS 13
   - 1.3 AVANTAGE FISCAL ET PRIMES 14

2. **ÉLECTRIFICATION : DEUX FACTEURS VONT GONFLER LA PRIME D'ASSURANCE AUTO** 17
   - 2.1 1 LE PRIX D'ACHAT 17
   - 2.2 LES COÛTS DE RÉPARATION 18

3. **NOUVEAUX RISQUES, NOUVELLES GARANTIES** 23
   - 3.1 COUVERTURE CYBER 23
   - 3.2 ASSURANCE INCENDIE ADAPTÉE 23
   - 3.3 GARANTIES SPÉCIFIQUES 24
   - 3.4 RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENT 24

4. **NÉCESSITÉ D'ADAPTER LE PROCESSUS DE SOUSCRIPTION POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES** 27
   - 4.1 ADAPTATION DES COUVERTURES ET DES GARANTIES 27
   - 4.2 AIDE À LA CONVERSION : INCITANTS DÉDIÉS 27
   - 4.3 SERVICES ADDITIONNELS SPÉCIFIQUES 27

5. **INTÉGRATION D'UNE POLICE D'ASSURANCE PAR LES FABRICANTS** 29

6. **CAS BUSINESS CONCRET : L'ASSURANCE TÉLÉMATIQUE DE TOYOTA** 31-23

7. **CONCLUSION** 34
   - 4.1 NOUVEAUX COÛTS, MAIS AUSSI NOUVELLES SOURCES DE REVENUS 34
   - 4.2 ÉVOLUTION DU MODÈLE ASSURANTIEL POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES 34

8. **BIBLIOGRAPHIE** 35

Square management

PRÉAMBULE

Nous assistons actuellement à une électrification de plus en plus marquée du parc automobile, due aux mesures prises pour faire face aux défis climatiques et au changement progressif de l'opinion en faveur des énergies vertes.

Les États prennent des mesures contraignantes pour inciter les industriels et le grand public à adopter l'énergie électrique dans leurs déplacements. Il suffit de songer à la réglementation européenne interdisant la vente de voitures neuves à essence et diesel à partir de 2035[1], à la création de zones à faibles émissions (LEZ[2]) dans les grandes villes ou encore à l'élaboration d'une panoplie d'incitants fiscaux. Par exemple, en France, le gouvernement propose un bonus écologique pour aider les citoyens à acheter des voitures fonctionnant à l'électricité, à l'hydrogène ou une combinaison des deux, finançant jusqu'à 5 000€ les particuliers qui choisissent une option verte[3].

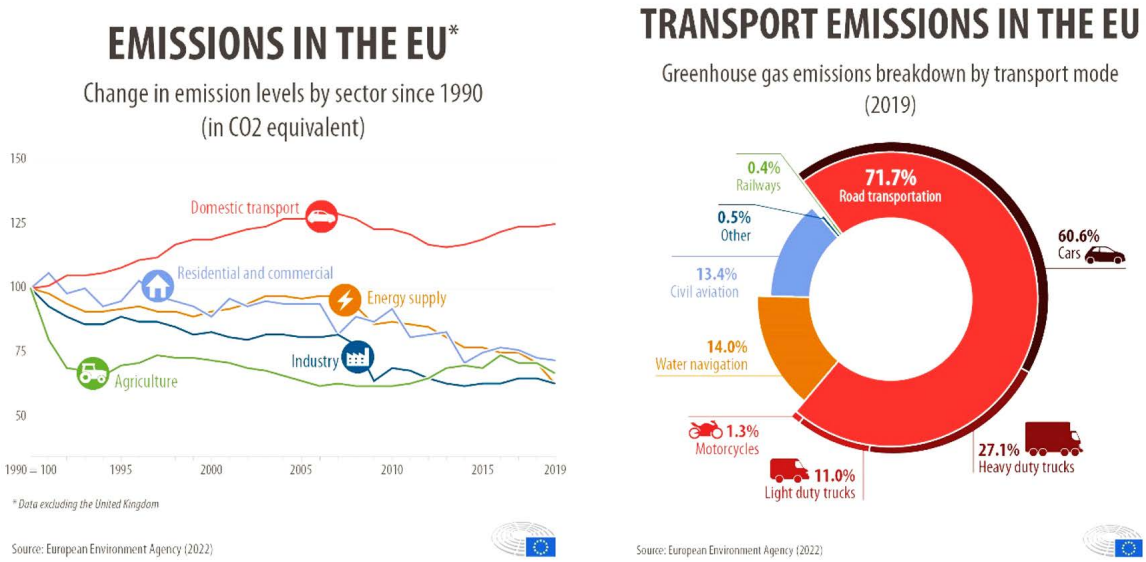

Figure 1 : évolution des émissions de CO2 dans l'Union européenne

1: Cette réglementation fait partie du plan plus global « Ajustement à l'objectif 55 », soit l'obligation légale de réduire les émissions de l'Union européenne d'au moins 55 % d'ici 2030, afin de rendre l'Union neutre pour le climat d'ici à 2050.

2: Low Emission Zones : https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main

3: Voir aussi à ce sujet le chapitre 1.1.3. « Avantage fiscal et primes ».

Les années qui viennent seront marquées par une part de marché sans cesse grandissante en faveur des voitures électriques. En effet, selon l'Agence internationale de l'énergie (IEA), plus de 10 millions de voitures électriques ont été vendues en 2022 dans le monde, et les ventes devraient croître encore de 35 % cette année pour atteindre 14 millions d'unités. La part de marché des voitures électriques est passée de 4 % en 2020 à 14 % en 2022 et devrait encore augmenter à 18 % cette année, selon les projections.

Or, il ne s'agira pas d'une simple substitution des véhicules thermiques actuels au profit des véhicules électriques. En effet, l'électrification du parc automobile a des impacts plus larges, dus aux spécificités de l'énergie électrique, notamment, et aux implications des avancées technologiques (voitures connectées, autonomes, etc.).

Tout comme les véhicules thermiques, les voitures électriques sont obligatoirement couvertes par une assurance auto : appréhender correctement tous les impacts et les prendre en compte lors de la création et de la gestion d'assurances dédiées est fondamental pour réussir une transition vers une flotte plus verte et plus durable.

Dans cet article, nous allons passer en revue les différents points cruciaux qui caractérisent l'électrification du parc de véhicules, avec en ligne de mire les adaptations nécessaires des couvertures d'assurance :

1. Posons directement la question : pourquoi effectuer la transition vers l'électrique ?

2. Il faudra faire face au défi financier : les voitures électriques ont, en effet, un coût global plus élevé que les véhicules thermiques.

3. Les voitures électriques induisent de nouveaux risques. Quels sont-ils ? Comment y répondre ?

4. Comment traduire ces risques dans des contrats d'assurance adaptés ?

5. Nous illustrerons ensuite notre analyse par un cas business actuel et concret : la mise en place de l'assurance télématique par Toyota.

Pour avoir déjà aidé et accompagné des entreprises dans leur parcours vers un parc automobile vert et durable, Square Management dispose d'une expérience certaine dans ce domaine et constitue donc un partenaire de choix pour vous donner tous les atouts afin de réussir cette transition.

Square management

Question de définitions :

MHEV : « Micro Hybridation Electric Vehicle ». Également appelés « mild hybrids », les MHEV combinent un moteur thermique avec une très légère assistance électrique qui vient en soutien lors des phases d'accélération.

HEV : véhicule hybride non rechargeable. Association d'un moteur thermique avec une batterie électrique qui se recharge avec l'énergie cinétique du freinage. Le moteur électrique soutient le moteur thermique lors des phases de démarrage et d'accélération, et prend entièrement le relais du moteur thermique lors de courte distance et lorsque la vitesse reste relativement faible.

PHEV : « Plug-in Hybrid Electric Vehicle ». Véhicule hybride à l'autonomie « full électrique » étendue et nécessitant une borne de recharge.

BEV ou EV : véhicule électrique à batterie. Véhicule 100 % électrique, sans moteur thermique.

1.

QUELLES SONT LES RAISONS DE LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?

Un effort continu et constant tend de plus en plus à se passer des moteurs thermiques au profit des moteurs électriques (ou des autres énergies renouvelables, comme l'hydrogène).

Les dernières études en la matière montrent qu'un nombre croissant de Belges (48 %) envisagent d'acheter un véhicule électrique ou hybride : 10 % choisiront une voiture entièrement électrique ; 35 %, une voiture hybride (soit un véhicule électrique hybride – HEV – soit un véhicule électrique hybride rechargeable – PHEV) ; et 3 %, des alternatives telles que l'hydrogène.

Notons que le facteur le plus important dans le choix d'un véhicule électrique est le coût du carburant (64 %), alors que 58 % des personnes interrogées citent le changement climatique comme motivation principale pour choisir ce type de véhicule. L'éducation à la mobilité électrique est un must, car 45 % des Belges ne sont pas encore convaincus que le passage aux véhicules entièrement électriques (BEV) a un impact positif sur l'environnement.

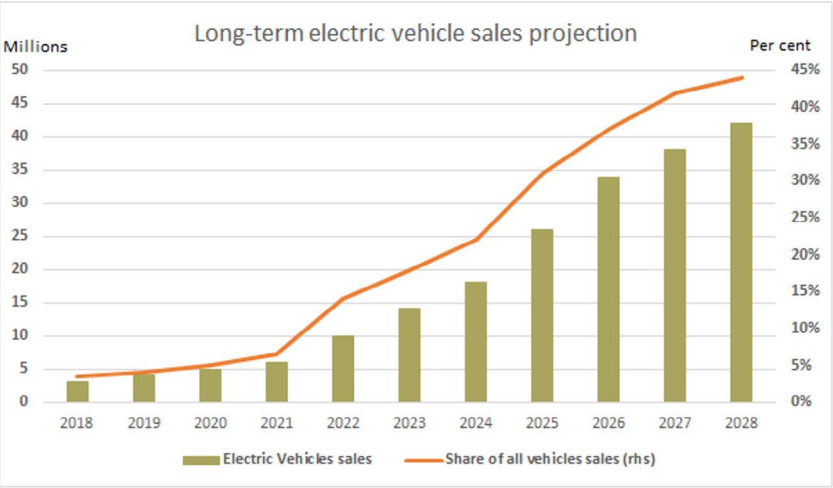

Figure 2 : projection des ventes mondiales de véhicules électriques

Le graphe ci-dessus montre l'évolution fulgurante prévue pour la vente de véhicules électriques.

Il y a seulement dix ans, à peine 0,5 % de l'ensemble du marché automobile était constitué de voitures électriques (BEV et véhicules électriques hybrides rechargeables – ou PHEV).

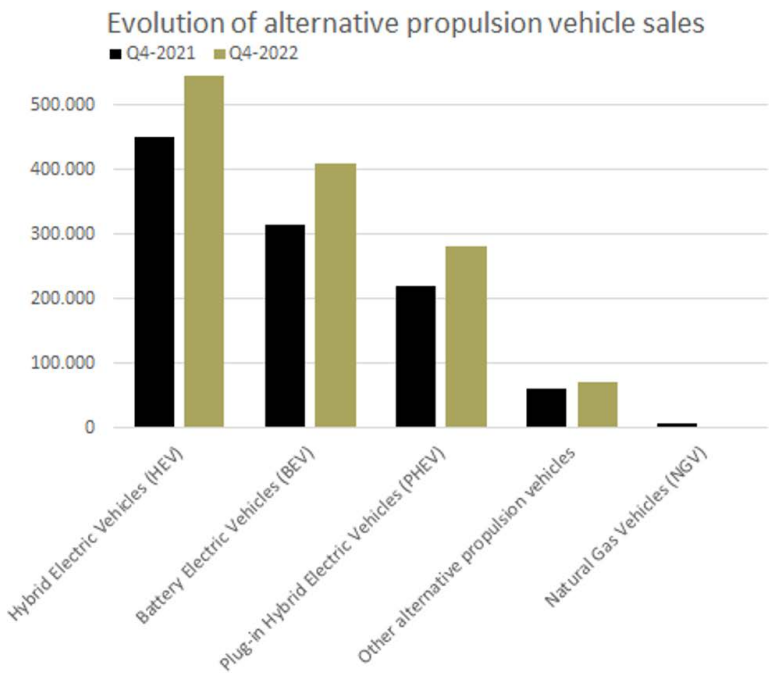

Figure 3 : évolution des ventes de véhicules à propulsion alternative – Q4-2021/2022

Le dernier trimestre de 2022 a été particulièrement prospère pour le marché des véhicules électriques à batterie, qui a connu la plus forte croissance. D'octobre à décembre, les immatriculations de voitures électriques à batterie neuves dans l'Union européenne (UE) ont augmenté de **31,6 %**, pour un total de **406 890 unités vendues**.

Un récent rapport de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (mars 2023) indique que les voitures à essence et diesel perdent progressivement du terrain. Ensemble, elles représentaient encore plus de la moitié des ventes de voitures dans l'UE en 2022, soit 52,8 %.

Mais les ventes de véhicules diesel ont fléchi de 19,7 %. Cette diminution s'est particulièrement ressentie en France et en Belgique. Dans ces deux pays, le nombre de zones à faibles émissions, qui empêchent les véhicules diesel de circuler, est en augmentation.

Forts de ce constat, nous allons maintenant examiner de manière plus approfondie les divers éléments qui encouragent les entreprises et les particuliers à abandonner les véhicules traditionnels à moteur thermique au profit des véhicules électriques.

Petit rappel des raisons majeures qui poussent nos sociétés vers cette transition cruciale :

1.1 CONSIDÉRATIONS ÉCOLOGIQUES

Lutter contre le réchauffement climatique et améliorer nos conditions de vie sont deux éléments primordiaux qui sous-tendent la transition énergétique des véhicules.

1. **Réduction des émissions de gaz à effet de serre :** Les véhicules électriques émettent beaucoup moins de gaz à effet de serre que les véhicules à essence ou diesel. En effet, les véhicules électriques ne produisent aucune émission directe de gaz d'échappement.

2. **Réduction de la pollution de l'air :** Les émissions de gaz d'échappement des véhicules à essence contribuent à la pollution de l'air, ce qui a des effets négatifs sur la santé humaine et sur l'environnement. Les véhicules électriques ne produisent pas de gaz d'échappement, ce qui contribue à réduire la pollution de l'air.

3. **Réduction du bruit :** Les véhicules électriques sont beaucoup plus silencieux que les véhicules à essence, ce qui peut améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines. De plus, ils sont agréables à conduire et disposent d'une puissance immédiatement disponible.

1.2 ÉCONOMIE ET GAINS

1. **Économie d'énergie :** Les moteurs électriques sont plus efficaces que les moteurs à essence, car ils ne gaspillent pas d'énergie sous forme de chaleur. En conséquence, les véhicules électriques nécessitent moins d'énergie pour parcourir une même distance que les véhicules à essence.

2. **Économies financières à long terme :** Les coûts de fonctionnement et d'entretien d'un véhicule électrique sont généralement inférieurs à ceux d'un véhicule à essence ou diesel (voir aussi le point 1.2.2., ci-dessous). Bien que le coût initial d'un véhicule électrique soit souvent plus élevé que celui d'un véhicule à essence, les économies réalisées sur le long terme peuvent compenser cette différence.

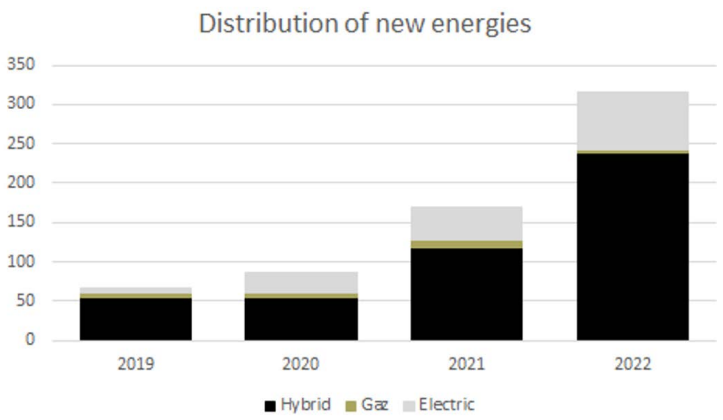

Figure 4 : augmentation de la part des énergies non fossiles dans le parc automobile

1.3 AVANTAGE FISCAL ET PRIMES

En Belgique :

Le coût d'achat d'une voiture de société est actuellement déductible fiscalement, de même que les frais supplémentaires (carburant, assurance, entretien, etc.). Cet avantage va disparaître pour les voitures à moteur thermique, alors que la déductibilité pour les voitures électriques sera maintenue :

- À 100 % pour les voitures immatriculées actuellement ;
- À 67,5 % pour une immatriculation entre 2027 et 2031.

Certaines taxes varient toutefois en fonction des régions (taxe de mise en circulation, taxe de circulation annuelle).

Il est à noter que les entreprises peuvent aussi bénéficier de nombreux avantages fiscaux grâce à l'installation de stations de recharge.

La valeur résiduelle d'une voiture électrique est largement déterminée par l'état de la batterie, car il s'agit d'une pièce coûteuse. Il ressort d'une analyse qu'après six ans la capacité diminue de 12 %, ce qui reste encore un chiffre acceptable.

En France :

- La prime à la conversion (anciennement prime à la casse) est une aide à l'acquisition, permettant de remplacer son ancien véhicule par un modèle moins polluant. Une prime que certains constructeurs accompagnent parfois de coups de pouce financiers supplémentaires.

Le bonus écologique constitue une aide, pour les particuliers et les professionnels, à l'achat d'un véhicule électrique ou à hydrogène. L'aide est plafonnée et répond à des critères d'éligibilité.

- Il existe également différentes primes pour l'achat et la location de véhicules neufs ou d'occasion (par exemple : prime pour le rétrofit électrique), au niveau national ou des collectivités locales.

Ces avantages contribuent à la transition croissante vers les véhicules électriques, qui sont appelés à jouer un rôle de plus en plus important dans la réduction de l'impact environnemental des transports.

Il est, en effet, crucial d'inciter fiscalement l'utilisateur à choisir ce type de véhicule, car un frein majeur à l'adoption des véhicules électriques est leur prix d'achat ainsi que le coût des réparations en cas d'accident, ces deux postes étant fortement majorés par rapport aux véhicules thermiques.

Ils induisent par ailleurs des effets de levier directs sur des coûts liés, comme le coût de la prime de l'assurance auto, qui va subir une augmentation inédite. Cet aspect sera abordé plus amplement dans le chapitre suivant.

2.

ÉLECTRIFICATION : DEUX FACTEURS VONT GONFLER LA PRIME D'ASSURANCE AUTO

Le passage à l'électrification des véhicules aura comme conséquence une augmentation drastique des primes d'assurance auto. Même si les primes des véhicules thermiques vont aussi augmenter (+ 40 % d'ici 2030), ce sont les véhicules électriques qui vont tirer le marché vers le haut.

Deux facteurs principaux contribuent à ce phénomène d'inflation des primes des véhicules électriques : leur prix d'achat et le coût des réparations en cas de sinistre. Ceci est dû notamment à la complexification croissante des véhicules (toujours plus connectés, toujours plus « intelligents »), que l'on observe depuis quasiment une décennie.

La voiture électrique contribue à l'accélération de cette complexification, quoique n'étant pas à son origine.

2.1 LE PRIX D'ACHAT

Un véhicule électrique a un prix catalogue significativement plus élevé qu'un véhicule thermique, ce qui retarde quelque peu la transition vers l'électrique. Par exemple, la Golf essence la moins chère du marché coûte actuellement 30 490 , tandis que son homologue électrique ID.3 est disponible à partir de 43 900 . La Golf électrique est donc 40 % plus chère. Chez Renault, la Megane électrique E-Tech est 37 % plus chère que le modèle à moteur thermique le moins cher (apd de 39.350 vs. 27.825). Les différences de prix sont, par contre, moins marquées pour les modèles de la gamme supérieure. Par exemple, dans le cas du grand SUV X5 de BMW, sa sœur électrique iX (81 400) est « seulement » 20 % plus chère. D'où l'intérêt des avantages fiscaux et autres aides publiques pour diminuer autant que possible ce prix assez élevé.

C'est le fait de l'électrification, mais aussi des technologies de connexion des voitures ainsi que des équipements de plus en plus sophistiqués des systèmes d'aide à la conduite et de conduite autonome. Comme ces véhicules embarquent des technologies de pointe en constante évolution, le prix moyen d'un véhicule électrique restera donc encore assez élevé.

Cependant, cette différence de prix diminuera à long terme, notamment en raison de la baisse des coûts de production des batteries. De plus, à mesure que la concurrence s'intensifiera et que les fabricants réaliseront de plus grandes économies d'échelle, cet écart se réduira encore davantage.

2.2 LES COÛTS DE RÉPARATION

On observe une hausse des sinistres liés à des véhicules électriques, notamment à cause d'un mode de conduite pas encore totalement maîtrisé par les conducteurs.

Une étude de l'assureur AXA montre que les voitures électriques sont impliquées dans 50 % d'accidents en plus que les voitures à combustion. La cause principale de ces accidents supplémentaires tient dans le fait que les conducteurs ne sont pas suffisamment préparés pour conduire une voiture électrique, car celle-ci est à la fois plus rapide et plus vive : elle accélère nettement plus fort et plus vite, ce qui peut surprendre les conducteurs inexpérimentés.

Un briefing ou une formation complémentaire lors de l'achat d'une voiture électrique sont donc clairement recommandés.

La spécificité des véhicules électriques exige aussi des techniciens qualifiés dans le domaine de l'électronique et des technologies de pointe. Cela nécessite des efforts complémentaires en matière de recrutement et de formation, et occasionne des surcoûts additionnels.

Au niveau des coûts eux-mêmes, plusieurs caractéristiques propres aux véhicules électriques contribuent fortement à leur inflation par rapport aux véhicules classiques.

a) Matériel spécifique et complexe

Le coût des réparations est 53 % plus élevé que pour les véhicules thermiques. Il y a peut-être moins de pièces mécaniques à réparer sur une voiture électrique, mais leur complexité et leur niveau technique (éléments de haute technologie, capteurs, caméras, etc.) rendent les réparations plus longues et plus coûteuses. Et, notamment, en cas de dommage à la batterie du véhicule.rassurant pour les sociétaires, du point de vue de la résilience de leur assureur et de l'augmentation plus contenue de leurs cotisations futures, grâce au matelas de sécurité que constituent les fonds propres. En contrepartie de cette sécurité, le souci de rentabilité de ces fonds propres est moins présent.

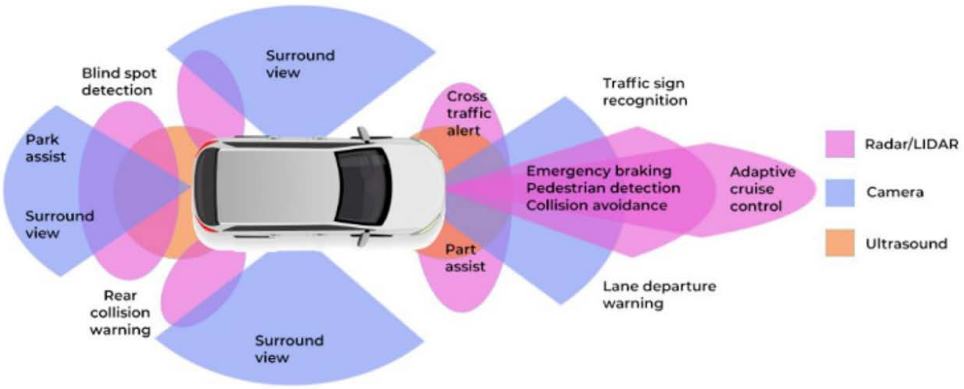

Figure 5 : capteurs et caméras embarqués

En effet, un véhicule plus connecté, plus complexe, demande un matériel spécifique pour les entretiens et les réparations, ce qui tend à restreindre le marché de la réparation aux concessionnaires officiels, qui sont eux-mêmes plus chers que les garagistes indépendants.

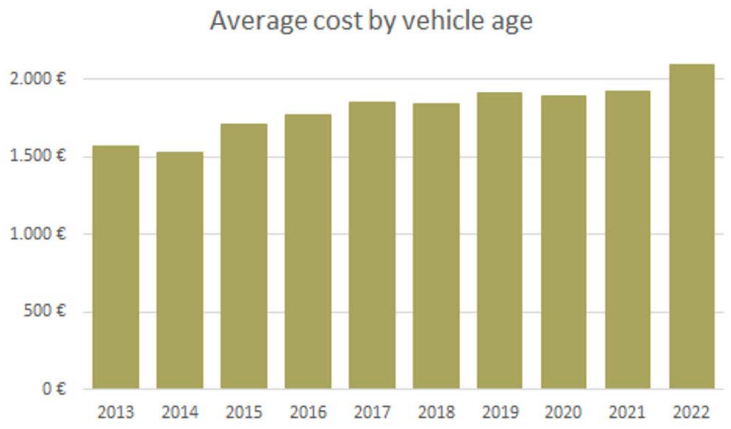

Figure 6 : augmentation des coûts de réparation selon l'âge du véhicule

b) Identification de la panne

Un véhicule électrique en panne – que l'on peut quasiment assimiler, vu l'importance de l'électronique embarquée, à un « Operating System doté de roues » – nécessite plus de temps pour identifier la cause de la panne, d'où des interventions plus spécialisées et plus coûteuses.

Les erreurs signalées en cas de panne ne sont pas toujours explicites et précises, et requièrent donc souvent des investigations poussées.

c) Logistique de dépannage adaptée

Un véhicule électrique en panne nécessite une logistique adaptée : on ne peut pas le remorquer, il doit être enlevé avec une grue et un camion porte-voiture C'est la raison pour laquelle le recours à une simple société de dépannage s'avère souvent insuffisant.

Les sociétés de dépannage doivent dès lors s'adapter : plutôt qu'un simple transport sur camion, on songe à munir le dépanneur de bornes spéciales pour permettre une recharge rapide afin de pouvoir déplacer le véhicule vers le garage le plus proche.

d) Coût des pièces de rechange

Par ailleurs, vu le prix important des véhicules électriques, la valeur des pièces de rechange est également plus élevée. Leur disponibilité est moindre, ce qui fait que les délais pour leur obtention peuvent être fortement accrus et occasionner de sérieux problèmes d'approvisionnement.

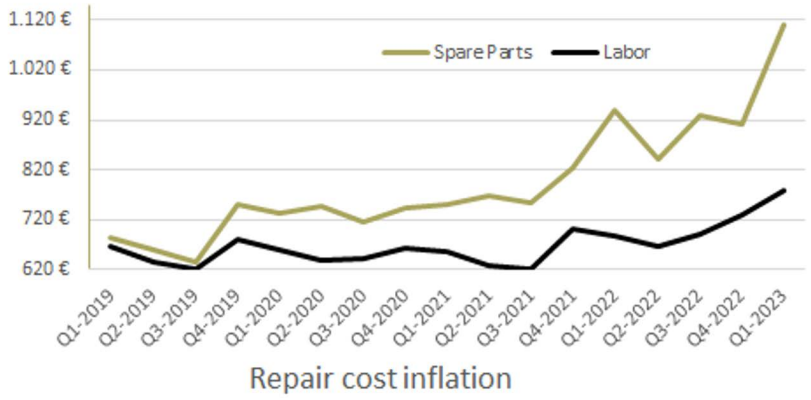

Figure 7 : évolution du prix des pièces et de la main-d'œuvre

Le temps de réparation, du fait de la complexité accrue, a tendance à augmenter, ce qui induit des problématiques annexes, également génératrices de surcoûts : par exemple, la nécessité de prévoir un espace de stockage suffisant pour tous les véhicules, le coût de la recharge électrique à assumer suite à la décharge de la batterie après un long délai d'immobilisation, etc.

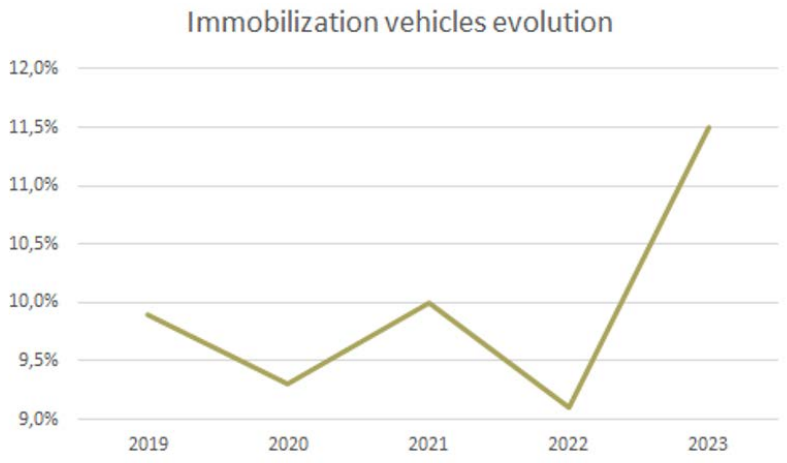

Figure 8 : évolution de la durée d'immobilisation des véhicules

Les pannes, par contre, seraient en diminution suite à la plus grande fiabilité des véhicules électriques.

6

3.

NOUVEAUX RISQUES, NOUVELLES GARANTIES

Avec les technologies embarquées et les véhicules connectés, le risque évolue et de nouveaux risques seront à prendre en compte par les compagnies d'assurance. Cette approche diffère fondamentalement de celle des assurances que l'on connaît actuellement.

3.1 COUVERTURE CYBER

Détournement de la voiture, piratage, intrusion dans les systèmes électroniques du véhicule : autant de nouveaux risques qu'il conviendra de prendre en compte dans des couvertures dédiées, propres aux véhicules connectés. Il faudra donc intégrer le risque cyber dans le calcul des primes d'assurance.

3.2 ASSURANCE INCENDIE ADAPTÉE

La transition énergétique pose de nombreux nouveaux problèmes, notamment en matière de sécurité. Des analyses inquiétantes émergent aussi quant aux dangers insoupçonnés que représentent les voitures électriques, dont les incendies, qui sont aujourd'hui un vrai problème.

La batterie d'une voiture électrique, par exemple, est très difficile à éteindre en raison des réactions chimiques qui se produisent à l'intérieur des cellules. L'expérience montre que les véhicules électriques ne prennent pas feu plus souvent, mais qu'en raison de la difficulté — voire de l'impossibilité — d'éteindre l'incendie, le risque qu'il se propage également à l'ensemble d'un bâtiment environnant est beaucoup plus grand.

Comme les recharges peuvent également être effectuées à domicile (sur une borne dédiée ou via une prise électrique classique), il est donc pertinent de prévoir l'extension de l'assurance incendie au domicile même. Ou bien, a contrario, d'étendre l'assurance incendie du domicile à la voiture, de façon à prendre ce risque en charge d'une manière ou d'une autre.

Par ailleurs, il semble également judicieux que toute personne qui installe des bornes de recharge dans un parking investisse également dans des lances d'incendie, des gicleurs et des capteurs de chaleur supplémentaires, ce qui entraîne bien sûr des coûts supplémentaires.

À l'heure actuelle, l'achat d'une voiture électrique ou l'installation d'une borne de recharge n'augmentent pas la prime de l'assurance incendie, mais, vu l'essor actuel de ce type de véhicule, il est fort probable que les primes d'assurance incendie seront réévaluées dans le futur.

3.3 GARANTIES SPÉCIFIQUES

De nombreuses compagnies d'assurance proposent des contrats d'assurance auto adaptés aux voitures électriques. Ces compagnies proposent des tarifs dédiés pour les voitures électriques et offrent des garanties complètes et adaptées à ce type de véhicule.

En effet, ces assurances sont, par exemple, capables de couvrir des dommages sur des équipements totalement spécifiques aux voitures électriques, tels que :

• Les dégradations liées aux batteries ;

• Une assistance en cas de panne électronique (écran qui ne répond plus ou démarrage impossible) ;

• Une assistance en cas de batterie déchargée ;

• Une assistance en cas d'impossibilité de recharge si la garantie du constructeur est arrivée à échéance ;

• Le toit panoramique en verre de certains modèles électriques ;

• La prise de certains véhicules qui permet de brancher des appareils électriques ménagers directement sur la voiture ;

• Etc.

3.4 RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENT

Les véhicules autonomes posent aussi question quant à la responsabilité en cas d'accident. Qui faudra-t-il alors incriminer ?

- Le conducteur du véhicule ?
- Le fabricant ?
- La société éditant le logiciel de conduite autonome ?

Il est encore trop tôt pour pouvoir répondre de manière définitive à ces questions : aucune décision finale n'a encore été prise en la matière, mais ceci indique clairement que des ajustements juridiques devront être établis pour pouvoir faire face de manière adéquate aux différents scénarios possibles.

Nous avons vu dans ce chapitre que l'électrification des véhicules nécessite de prendre en compte de nouveaux risques, ou encore les évolutions spécifiques de risques déjà connus (comme celui relatif à l'assurance incendie du véhicule).

Identifier les risques est une chose, encore faudra-t-il les intégrer de manière précise et adéquate dans les assurances auto que l'on va proposer aux utilisateurs, quitte à leur proposer par ailleurs, dans le cadre de ces contrats, des services additionnels et dédiés qui leur sont propres.

Le chapitre qui suit explicite quelques clauses et garanties novatrices que l'on rencontrera de plus en plus dans les contrats d'assurance « voiture électrique ».

Z.E.

4.

NÉCESSITÉ D'ADAPTER LE PROCESSUS DE SOUSCRIPTION POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Au regard des changements induits par l'introduction croissante des véhicules électriques dans le parc automobile, il devient nécessaire de procéder à des adaptations des procédés actuellement en place pour la gestion des véhicules classiques.

4.1 ADAPTATION DES COUVERTURES ET DES GARANTIES

Nous avons vu au point 1.3. que les véhicules électriques engendraient de nouveaux risques et que de nouvelles couvertures devraient être envisagées (maintenant ou à terme), voire des extensions de couvertures existantes.

En fonction des évolutions techniques, il est possible de prioriser ces mises à jour, en se focalisant d'abord sur les besoins essentiels et immédiats, comme une garantie assistance dépannage (par exemple, en cas de batterie déchargée) ou une garantie incendie.

Des options ciblées peuvent s'avérer intéressantes. Citons, par exemple :

• Une assurance pour les câbles de recharge ;

• Une protection juridique étendue dans le cadre d'un sinistre lié à l'installation ou à la réparation d'une bonne de recharge, afin de réclamer les dommages auprès du fabricant ou de l'installateur de la borne.

4.2 AIDE À LA CONVERSION : INCITANTS DÉDIÉS

• Les véhicules électriques devant être assurés comme les véhicules thermiques (assurance responsabilité civile, plus éventuellement une [mini-]omnium), une ristourne dédiée peut être accordée pour l'assurance de ces voitures.

• Des cartes de recharge et des crédits de recharge utilisables de manière étendue peuvent être proposés sous certaines conditions aux clients de véhicules électriques.

• Des dépannages/remorquages peuvent être offerts, par exemple si la couverture d'assistance n'a pas été souscrite.

4.3 SERVICES ADDITIONNELS SPÉCIFIQUES

Certains services peuvent s'avérer intéressants et compléter adéquatement l'offre d'assurance :

• Un stage de conduite et de prise en main d'une voiture électrique ;

• Un service de location à prix attractif pour tester une voiture électrique au quotidien ;

• Un service de mise à disposition d'un véhicule thermique pour les longs trajets (service souvent couplé à une formule de leasing auprès des sociétés de location de véhicules).

Ceci démontre bien que l'offre classique de l'assurance auto doit s'étoffer de manière pertinente pour répondre aux nouveaux défis posés par l'électrification des véhicules.

5.

INTÉGRATION D'UNE POLICE D'ASSURANCE PAR LES FABRICANTS

Il s'agit d'un élément de disruption par rapport au marché classique de l'assurance auto : en Europe, trois quarts des fabricants de véhicules électriques proposent une police d'assurance intégrée.

Deux avantages de cette pratique :

1. Tous les services liés à la voiture relèvent de la marque du fabricant, qui contrôle ainsi toute la chaîne de valeur de son produit ;

2. Élaboration d'assurances sur mesure : sur la base des données de conduite de la voiture (freinages, accélérations, conduite majoritairement urbaine ou sur autoroute, etc.), le fabricant peut proposer des polices d'assurance à l'usage.

Une illustration de cette pratique est reprise au chapitre suivant, avec l'assurance télématique proposée par Toyota.

Ces nouveaux schémas engendrent des craintes chez les assureurs, qui voient d'un mauvais œil leur marché s'éparpiller chez de nouveaux concurrents.

Une solution est un partenariat entre assureurs et constructeurs pour délimiter clairement les actions des uns et des autres.

Certains acteurs, comme Tesla, sont arrivés sur les marchés avec des propositions d'assurance déjà négociées au préalable avec les agences locales afin de faciliter l'opération pour le client potentiel.

6.

CAS BUSINESS CONCRET : L'ASSURANCE TÉLÉMATIQUE DE TOYOTA

Dans ses principaux marchés européens (France, Italie, Royaume-Uni, Allemagne, Espagne et pays nordiques), Toyota, le spécialiste des véhicules à hybridation légère (mild hybrid), propose depuis le mois de septembre 2020 une assurance télématique spécifiquement conçue pour la dernière génération de Yaris hybrides. Cette assurance est proposée par les concessionnaires au moment de l'achat, mais il est également possible d'y souscrire plus tard.

Le principe repose sur une assurance au kilomètre, mais où les distances parcourues en mode électrique ne sont pas comptabilisées dans le calcul de la prime.

Pour rouler « gratuitement », il est nécessaire de rester sous les 50 km/h et d'adopter une conduite très fluide, sans accélérations marquées et en profitant au maximum de la récupération d'énergie lors des phases de freinage.

Cela incite les conducteurs à adapter un style de conduite prudente et tranquille, sachant que leur prime d'assurance est directement liée à leur comportement routier et plus uniquement à leur sinistralité.

Cette offre est rendue possible grâce aux multiples capteurs embarqués et à la carte SIM dont sont équipés d'origine les nouveaux véhicules du constructeur.

Ce modèle ne repose plus sur les déclarations de l'assuré (estimation du nombre de kilomètres à parcourir), mais bien sur la collecte de données en temps réel.

Un conducteur attentif à un style de conduite fluide réduira ainsi sa prime de 20 à 30 %. Il pourra directement visualiser le gain réalisé via une application dédiée, qui lui prodiguera également des indications pour optimiser le temps passé à rouler en électrique.

Notons que cette assurance elle-même n'est pas rentable : dans un secteur où la rentabilité brute est d'à peine 4 %, la prime est encore réduite de 20 à 30 %. Mais Toyota y trouve son avantage en attirant les bons profils de conducteurs et en ayant accès à une multitude de données en cas d'accident : la fraude à l'assurance se trouve ainsi drastiquement réduite, et c'est bien là que réside le principal avantage de l'assurance paramétrique.

On estime que l'assurance au comportement permet une réduction des sinistres de 25 % (via un programme de monitoring), principalement pour les accidents mineurs. D'un autre côté, les aides à la conduite (actives, comme l'avertissement en cas de franchissement de la ligne blanche ; ou passives, comme le radar de recul) réduisent elles aussi le nombre d'accidents d'environ 25 %.

Cependant, les effets ne sont pas cumulatifs. D'autant plus que l'assurance télématique a pour effet de réduire le nombre de « petits » accidents, mais implique de ce fait pour les accidents restants un coût moyen des réparations plus élevé.

La question se pose alors de la pertinence des programmes de monitoring qui accompagnent l'assurance télématique, si les aides à la conduite toujours plus nombreuses peuvent répondre elles-mêmes au besoin de réduire tout type d'accident, « petit » ou plus important.

Pour une description plus détaillée de ce modèle d'assurance, nous vous renvoyons à l'article plus détaillé publié par Square Management : https://www.square-management.com/articles/lassurance-parametrique-offre-des-solutions-de-couverture-pour-des-risques-qui-seraient-autrement-difficiles-a-couvrir

Dans cet ordre d'idées, Poppy, la société du groupe belge D'leteren qui gère les voitures partagées, réfléchit également à se lancer sur la voie du monitoring par capteurs embarqués. L'idée ici est de pouvoir exclure les conducteurs ayant un comportement propice à causer des accidents, suite à l'analyse de leur mode de conduite. Et même si ces conducteurs n'ont aucun accident à leur actif.

7. CONCLUSION

Au regard des changements induits par l'introduction croissante des véhicules électriques dans le parc automobile, il devient nécessaire de procéder à des adaptations des procédés actuellement en place pour la gestion des véhicules classiques.

7.1 NOUVEAUX COÛTS, MAIS AUSSI NOUVELLES SOURCES DE REVENUS

Nous avons vu que les voitures électriques induisent des surcoûts par rapport aux véhicules classiques. Ce point de vue semble uniquement refléter une inflation budgétaire à tous niveaux sans qu'aucune compensation ne vienne balancer cette tendance de fond. Or, ces véhicules constituent également de nouvelles sources de revenus, par les services additionnels qu'ils proposent et qu'il est possible de monnayer, tant pour les constructeurs que pour les firmes qui en dépendent.

Citons, par exemple, quelques constructeurs qui se sont lancés récemment dans cette voie :

- Renault propose un leasing séparé pour les batteries, en plus du coût de la voiture elle-même ;
- BMW teste la location à long terme de certaines options. La voiture proposée au client est équipée d'emblée de toutes les options possibles, mais leur activation dépend d'un coût additionnel sur une durée prédéfinie ;
- Tesla facture en supplément les extensions d'autonomie de ses véhicules en débridant leur puissance.

Nous pourrons fournir ultérieurement un éclairage plus approfondi sur les tenants et les aboutissants de ces nouvelles rémunérations dans une étude dédiée à cette prometteuse évolution future.

7.2 ÉVOLUTION DU MODÈLE ASSURANTIEL POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

L'électrification en cours du parc de véhicules est un processus qui est porté tant par des considérations écologiques et environnementales que par des décisions gouvernementales.

La voie est tracée pour les années à venir : l'Europe a fixé globalement à 2035 la fin des moteurs thermiques d'origine fossile, ce qui n'offre plus qu'une bonne dizaine d'années pour achever la conversion complète vers les carburants propres.

L'usage de véhicules électriques n'est pas neutre par rapport aux modalités d'assurance : s'il est naturel au départ de proposer des contrats d'assurance similaires à ceux des véhicules thermiques, force est de constater que leurs spécificités imposent une révision de leurs couvertures et de leurs garanties.

Les besoins, les risques, les caractéristiques de ces véhicules électriques sont en effet distincts par plusieurs aspects des véhicules classiques. De plus en plus d'assureurs prennent cette réalité en compte et adaptent leurs offres en conséquence.

Dans ce domaine, l'assureur qui aura anticipé les besoins futurs et qui pourra décliner des produits proposant une plus-value significative à ses clients se verra attribuer un véritable avantage concurrentiel.

Cette démarche requiert une étude approfondie, une remise à plat des processus et des mécanismes qui sous-tendent la définition de ces contrats d'assurance. Square Management possède l'expertise nécessaire pour mener à bien cette transition dans vos processus assurantiels, en intégrant de façon très complète la nouvelle donne de l'électrification des véhicules.

BIBLIOGRAPHIE

• L'Écho : https://www.lecho.be/entreprises/services-financiers-assurances/les-voitures%09electriques-vont-faire-doubler-les-primes-d-assurance-d-ici-2030/10461381.html

• Business AM : https://fr.businessam.be/partners-gocar/31242/

• Montupet : https://www.montupet.fr/les-primes-dassurance-des-voitures-electriques-vont-doubler-dici-2030/

• ING : https://www.ing.be/fr/professionnel/business-durable/quelle-voiture-pour-votre-entreprise

• ACEA : https://www.acea.auto/fuel-cv/fuel-types-of-new-buses-electric-12-7-diesel-67-3-market-share-full-year-2022/

• Allianz : https://allianz.be/fr/particuliers/blog/voiture-electrique-et-assurance-comment-ca-se-passe.html

• Natel : https://www.natel.be/fr/info-et-documents/blog-actualites/709-les-bornes-de-recharge-sont-elles-couvertes-par-l-assurance-habitation

• Automobile Propre : https://www.automobile-propre.com/voiture-electrique-les-assurances-mettent-les-doigts-dans-la-prise/

• AG Insurance : https://www.aginsurance.be/Retail/fr/mobilite/auto/Pages/conduiteelectrique.aspx

• L'Alsace : https://www.lalsace.fr/magazine-automobile/2023/01/04/voitures-electriques-les-assurances-sont-elles-adaptees

• MAIF : https://www.maif.fr/vehicule-mobilite/guide-assurance-auto/voiture-electrique

• Square Management : https://www.square-management.com/cas-client/creation-et-mise-en-place-de-produits-dassurance-comportementale/

• Leasing :

- DirectLease : https://directlease.be/fr/leasing-electrique/electrifier-sa-flotte-voila-ce-que-vous-tout-gestionnaire-doit-savoir/

- L'Écho : https://www.lecho.be/monargent/analyse/travail/comment-la-fiscalite-rend-la-voiture-de-societe-electrique-plus-attrayante/10391828.html

- Febiac : https://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1467&lang=FR

Fondé en 2008, Square Management accompagne ses clients issus majoritairement des secteurs bancaires et assurantiels dans l'anticipation, la conception et la réalisation de leurs projets de transformation. Square Management est composé de 900 consultants et est organisé autour de deux offres. Une offre de conseil en stratégie sous la marque Circle et une offre de conseil en organisation et management basée autour de 9 domaines d'Excellence : Data, Digital & Marketing, Entreprises & Finance Durables, Innovation, People & Change, Regulatory & Compliance, Risk & Finance, Supply Chain.

Square Management est un acteur engagé, qui vise à contribuer dans 100 % de ses missions à la durabilité de ses clients. Square Management est un acteur unique, qui développe grâce à son centre de recherche, le Square Research Center, des méthodes spécifiques pour chacun de ses domaines d'excellence.

DATA
Square Management élabore des stratégies Data et assure leurs déclinaisons opérationnelles à travers la conduite de projets de Data Management, Data Analyse et Data Science. Notre approche experte et pragmatique vise à valoriser et sécuriser le patrimoine de données des entreprises.

DIGITAL & MARKETING
Square Management conseille les entreprises de tous secteurs dans l'élaboration de leurs stratégies digitales et de leur stratégie marketing, l'amélioration de leur expérience client, l'optimisation des performances de leur *business model* et la maximisation des usages du digital dans leurs pratiques marketing.

INNOVATION
Square Management accompagne ses clients dans la transformation de leur dynamique d'innovation. Nos consultants, par leur approche sur mesure, aident à concevoir, industrialiser et gouverner l'innovation pour assurer la croissance durable des entreprises et leur transformation en entité socialement et écologiquement responsable.

ORGANISATION & EFFICIENCY
Square Management aide ses clients à améliorer l'efficacité de leur organisation, de leurs processus, à mieux piloter leur performance et leurs grands programmes de transformation.

PEOPLE & CHANGE
Square Management aide ses clients à acquérir, fédérer et développer le capital humain de leur organisation. Afin de créer davantage d'engagement au sein des équipes, nos interventions portent principalement sur l'adaptation des méthodes de travail aux changements opérationnels et culturels, l'efficacité des directions des ressources humaines et le développement des compétences.

REGULATORY & COMPLIANCE
Square Management conseille ses clients dans le déploiement des nouvelles réglementations ainsi que dans l'optimisation et le renforcement des dispositifs de contrôle. Ce domaine d'excellence s'appuie sur une communauté d'experts de 130 consultants qui, outre ses missions auprès des clients, conduit d'importants travaux d'investigation et de publication.

RISK & FINANCE
Square Management prend en charge le pilotage des programmes de maîtrise des risques financiers et non financiers ainsi que la transformation des fonctions Risque et Finance face à l'évolution des dispositifs prudentiels et à l'irruption des problématiques liées à la maîtrise de la donnée.

SUPPLY-CHAIN
Square Management accompagne les entreprises industrielles et de services dans la conception, le déploiement et l'optimisation de leur supply chain, des achats jusqu'au dernier kilomètre. Nos experts mettent en œuvre les meilleures pratiques en matière de logistique, de digital et de data afin de garantir l'excellence opérationnelle de la supply chain et d'être à la hauteur des promesses faites au client final.

SUSTAINABILITY
Square Management accompagne les acteurs du secteur financier dans la prise en compte des risques de durabilité et des nouvelles réglementations en la matière. Fort de cette expérience et mobilisant les expertises des autres DOMEX, le cabinet accompagne les entreprises de tous secteurs dans l'articulation et la mise en œuvre de leurs stratégies de durabilité.

Le SRB (Single Resolution Board), en charge de la supervision européenne sur les travaux de résolution, continue de tester la mise en application du bail-in en conditions opérationnelles, en restant conscient de la complexité de mise en œuvre au sein des établissements systémiques.
Ce focus revient sur les travaux menés au sein des institutions financières sur l'opérationnalisation des plans de résolution. Rédigé par les consultants du Domaine d'Excellence Risk & Finance, et alimenté par nos expériences auprès d'acteurs majeurs de la place, ce focus a pour but de présenter des pistes pour une meilleure opérationnalisation des plans de résolution. Notre conviction est qu'en simplifiant le pilotage de l'opérationnalisation de la résolution, en responsabilisant l'ensemble des acteurs impliqués et en intégrant le sujet résolution dans la stratégie de développement de la structure financière, les établissements financiers devraient être en mesure d'améliorer leur efficacité opérationnelle en matière de résolution et, notamment, d'exécution du bail-in.

CONTACT

MARC CAMPI
Partner Square
marc.campi@square-management.com

BRICE BOLAND
Managing Partner
Square Management Belgium

JOËL DESSART
Senior Consultant Manager
Square Management Belgium

Square management

square management

square-management.com