

LA JOURNÉE DES ADMINISTRATEURS

#3 • 26 NOVEMBRE 2019

NOUVELLES MOBILITÉS
ET ASSURANCE :
UN VIRAGE À PRENDRE



INTERVENANTS ET DÉBATS

Animation des débats

Laurent BAZIN - Animateur (France5) et éditorialiste (TV5 Monde)

Allocution d'ouverture - Page 4.

Thierry MARTEL - Président de l'AAM

Intervention - Page 5.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) :
UNE LONGUE GESTATION

Damien PICHEREAU - Député LREM de la Sarthe, Président du groupe d'études véhicules terrestres de l'Assemblée et co-rapporteur de la loi d'orientation des mobilités

Table ronde #1 - Pages 6 et 7.

PRENDRE DU RECUL POUR MIEUX SAISIR LES
RÉALITÉS DES NOUVELLES MOBILITÉS

Scheherazade ZEKRI - Directrice nouvelles mobilités du groupe Keolis

Guillaume GANDELIN - Géopolitologue spécialisé en prospective

Christian LEDOUX - Directeur des services de mobilité de l'Alliance Renault/Nissan/Mitsubishi

Face-à-face - Pages 8 et 9.

LA MOBILITÉ DU FUTUR EST-ELLE FAITE
D'ÉLÉMENTS RECOMPOSÉS DU PASSÉ ?

Patricia VILLOSLADA - Directrice des systèmes de transport autonome de Transdev

Mathieu FLONNEAU - Historien spécialiste des automobilismes

Table ronde #2 - Pages 10 à 12.

NOUVELLES MOBILITÉS :
RÔLES ET CONSÉQUENCES POUR L'ASSURANCE

Emmanuel PETIT - Fondateur et CEO de Liberty Rider

Céline GENZWURKER-KASTNER - Directrice juridique et des politiques publiques de l'Automobile Club Association

Thierry BIARDEAU - Président du Comité automobile de la FFA, Directeur technique et assurance IARD de la MAIF

Clôture - Page 13.

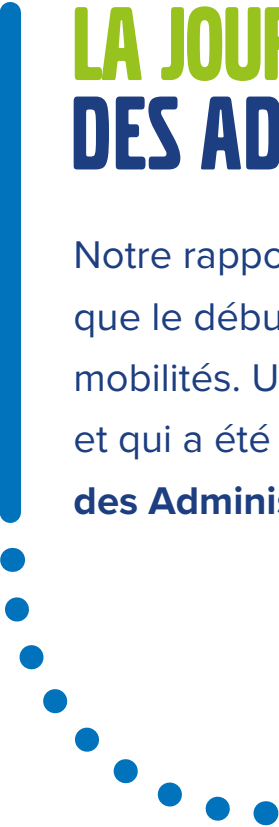
Thierry MARTEL - Président de l'AAM

NOUVELLES MOBILITÉS ET ASSURANCE : UN VIRAGE À PRENDRE

LA JOURNÉE DES ADMINISTRATEURS



Notre rapport à la voiture individuelle a déjà évolué et ce n'est que le début d'une profonde transition dans les usages des mobilités. Un enjeu sociétal impactant le métier des assureurs et qui a été **au cœur des échanges de cette troisième Journée des Administrateurs de l'AAM** du 26 novembre dernier, à Paris.



« Les mobilités vont se connecter : c'est un changement de paradigme »



Thierry Martel
Président de l'AAM

Il est difficile d'affirmer que nous vivons une rupture ou une continuité dans l'histoire de la mobilité mais c'est assurément un changement de paradigme pour les assureurs mutualistes. L'attention médiatique se focalise sur le véhicule autonome alors qu'il n'est pas encore une réalité pour les conducteurs. Un véhicule autonome qui sera d'ailleurs autant une voiture qu'un camion ou qu'un tracteur. Reste que c'est maintenant qu'il faut penser la cohabitation et les complémentarités entre toutes les formes de mobilité, nouvelles ou pas. Les pouvoirs publics doivent réussir le défi d'encadrer sans freiner l'innovation. La loi d'orientation des mobilités (LOM) va notamment permettre aux assureurs d'accéder aux données des véhicules autonomes en cas d'accident, sans filtre possible des constructeurs. C'était essentiel.



LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) : UNE LONGUE GESTATION

- Intervention de **Damien Pichereau**, député LREM de la Sarthe, Président du groupe d'études véhicules terrestres de l'Assemblée et co-rapporteur de la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 18 novembre 2019



Damien Pichereau

L'objectif de la loi d'orientation des mobilités, qui entre en vigueur en 2020, est de proposer des alternatives à la voiture individuelle partout où cela est possible. Pour autant, la voiture reste la colonne vertébrale de notre mobilité », souligne **Damien Pichereau**, Député LREM de la Sarthe, Président du groupe d'études véhicules terrestres de l'Assemblée et co-rapporteur de la LOM adoptée le 18 novembre 2019. « Elles peuvent avoir un rôle d'amorçage de nouveaux modèles économiques », considère **Damien Pichereau**. L'évolution des comportements des conducteurs sera guidée par les données recueillies avec un objectif de prévention des accidents, le député constatant à ce sujet « l'état déplorable du réseau routier, comme celui du ferroviaire ».

Cette loi va donc garantir l'intégrité des données des véhicules autonomes en faisant évoluer la directive européenne, garantir l'anonymisation des données et autoriser le retrofit électrique (conversion électrique d'un véhicule à moteur classique). Le contrôle technique ne s'imposera en revanche toujours pas aux voitures sans permis, dont le marché est en plein développement. Cela aurait en effet contraint de l'imposer automatiquement aux deux roues. Une décision politiquement très sensible.

La loi arrive deux ans après les assises de la mobilité, en fixant à 2040 la fin des moteurs à énergie fossile. Une gestation parfois compliquée avec des associations de cyclistes plutôt réfractaires à voir débarquer trottinettes et mono-roue-gyroscopiques sur les pistes cyclables. L'occasion pour le député de nuancer le traitement médiatique très parisien du phénomène des trottinettes.

TABLE #1 RONDE

PRENDRE DU RECUL POUR MIEUX SAISIR LES RÉALITÉS DES NOUVELLES MOBILITÉS

Démographie, matières premières, usages et acceptabilité sociale ont nourri la première table ronde entre **Guillaume Gandelin**, chercheur et géopolitologue au Lepac, **Scheherazade Zekri**, directrice des nouvelles mobilités de Keolis, et **Christian Ledoux**, directeur des services de mobilité de l'alliance Renault/Nissan/Mitsubishi.



Guillaume GANDELIN, géopolitologue au Lepac spécialisé en prospective, **Christian LEDOUX**, directeur des services de mobilité de l'Alliance Renault/Nissan/Mitsubishi, **Scheherazade ZEKRI**, directrice nouvelles mobilités du groupe Keolis et notre animateur **Laurent Bazin**.

« **L**a voiture individuelle va-t-elle devenir le modèle des pays émergents, comme cela a été le cas en Europe et en Amérique du Nord », interroge **Guillaume Gandelin**, géopolitologue au Lepac, après avoir posé que les besoins en mobilité dans les pays émergents allaient doubler d'ici 2050. Pourquoi ? C'est essentiellement dans les zones urbaines de ces pays que vivront les deux milliards d'habitants en plus que comptera la planète d'ici 30 ans. Ces pays dits émergents casseront-ils la corrélation historique qui existe entre le développement du PIB et les émissions de CO2 ?

L'évolution du besoin en véhicules individuels pose effectivement une question de fond qui fait écho au pic pétrolier pour les véhicules à énergie fossile tout autant qu'aux enjeux géopolitiques liés aux ressources nécessaires pour les véhicules électriques : lithium en Argentine, Bolivie et Colombie et cobalt au Gabon sous forte influence chinoise. L'occasion pour le chercheur de rappeler les spécificités des mobilités dans les pays émergents comme les taxis partagés et les bus. Des modèles qui pourraient prendre ou reprendre leur essor dans les pays dits développés.

TABLE #1 RONDE

PRENDRE DU REcul POUR MIEUX SAISIR LES RÉALITÉS DES NOUVELLES MOBILITÉS



Christian LEDOUX,
directeur des services de
mobilité de l'Alliance
Renault/Nissan/Mitsubishi



Scheherazade ZEKRI,
directrice nouvelles mobilités
du groupe Keolis

Quel avenir pour l'autosolisme ?

« Nous expérimentons le micro-transit sur des trajets fixes et de courte distance avec des navettes partagées de 6 à 9 places. Nous allons passer à un usage partagé de la mobilité en agrégeant des offres de transport différentes. Il y a le mass-transit, le micro-transit et la micro-mobilité individuelle qui passe par le vélo mais aussi par une marche à pied qu'il ne faut pas oublier dans les plans de mobilité », explique **Scheherazade Zekri**, directrice des nouvelles mobilités de Keolis, en précisant bien à quel point cela se complique dès lors que l'on parle de mobilité en zone rurale. Quid alors de l'autosolisme dans ce scénario ? Selon **Christian Ledoux**, directeur des services de mobilité de l'alliance Renault/Nissan/Mitsubishi, « la voiture sera toujours aussi utile, il y en aura peut-être moins à assurer mais elles rouleront plus car elles seront plus partagées et connectées. Le besoin est manifeste sur les trajets de banlieues à banlieues ». Et celui-ci de reconnaître que personne ne peut agir tout seul et que les partenariats s'imposent. Quelle place pour la voiture automobile dans ces scénarios ? « La technologie progresse plus vite que le droit en s'adaptant à l'infrastructure routière et qui permet aujourd'hui de rouler à la vitesse du trafic », assure **Christian Ledoux**.

Bouger autrement et moins

La technologie est une chose, l'acceptabilité sociale en est une autre. « Le véhicule autonome doit répondre à un vrai besoin », considère **Scheherazade Zekri** qui plaide à la fois pour bouger autrement et moins, avec notamment le développement du télétravail. Pendant ce temps-là, la Chine est déjà à 30 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, en ayant commencé à aménager son réseau il y a seulement dix ans. Par comparaison, la France compte 3 000 kilomètres de lignes TGV. Tous les modèles méritent une approche globale. Ainsi, en Norvège, on achète certes massivement des voitures électriques (60 % des achats de véhicules neufs) sans pour autant faire une croix sur un indispensable second véhicule, souvent imposant et polluant.

FACE -À- FACE



Mathieu FLONNEAU, Historien spécialiste des automobilismes
et Patricia VILLOSLADA, directrice des systèmes de transport autonome de Transdev

LA MOBILITÉ DU FUTUR EST-ELLE FAITE D'ÉLÉMENTS RECOMPOSÉS DU PASSÉ ?

Mathieu Flonneau, spécialiste des automobilismes et Patricia Villoslada, directrice des systèmes de transport autonome de Transdev, partagent leurs interrogations sur le caractère révolutionnaire ou non des nouvelles mobilités que nous vivons aujourd'hui.

Véritable révolution ou simple évolution de la mobilité ? L'historien et enseignant-chercheur à l'Université Paris-Sorbonne **Mathieu Flonneau**, auteur notamment de *Vive la route ! Vive la République !*, *Choc des mobilités ! Histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants* et de *L'automobile à la conquête de Paris*, rappelle que le multimodal n'a finalement rien de nouveau. La mixité des usages a toujours existé. « Il n'y aura jamais de système universel. On a toujours été est dans l'addition de systèmes différents », explique-t-il en précisant que l'histoire des mobilités se révèle finalement cyclique. Les idées d'hier reviennent au goût du jour en s'adaptant. Pour rappel, en l'absence de transports en commun à Paris, la corporation des taxis va créer des lignes collectives en 1931...

FACE-À-FACE

LA MOBILITÉ DU FUTUR EST-ELLE FAITE D'ÉLÉMENTS RECOMPOSÉS DU PASSÉ ?



Investir dans la révolution

Pour **Patricia Villoslada**, directrice des systèmes de transport autonome de Transdev, « c'est une révolution quand on considère les investissements engagés. Les coûts vont baisser et le partage va favoriser l'accessibilité ». C'est la première à reconnaître le non-sens qu'il y a à faire circuler un gros bus en dehors des heures de pointes, comme c'est le cas aujourd'hui. « La régulation est indispensable pour garantir une mobilité inclusive qui doit être un bien commun dans l'espace public. C'est un choix politique au plus près des réalités locales », précise-t-elle.

Quid du désir de conduire ?

Le plaisir de conduire sera-t-il bientôt un souvenir ? « Rien ne dit qu'il n'y aura pas un grand front de refus de la voiture autonome », estime **Mathieu Flonneau** en soulignant qu'il ne faut pas perdre de vue le profond désir de conduire qui traverse l'histoire et tout l'imaginaire qui lui est associé. Pour **Patricia Villoslada**, « la question n'est pas de savoir si la voiture autonome sera acceptée mais si elle sera vraiment adoptée ».

TABLE #2 RONDE

NOUVELLES MOBILITÉS : RÔLES ET CONSÉQUENCES POUR L'ASSURANCE

Sécurisation des personnes et de leurs données sur fond de nouvelles couvertures assurantielles ont animé les échanges entre Céline Genzwurker-Kastner, de l'Automobile Club Association, Emmanuel Petit, fondateur de Liberty Rider qui garantit un lien essentiel au sein d'une communauté de 400 000 motards, et Thierry Biardeau, de la MAIF.

« **F**aire trop confiance à son véhicule est un risque en soi. C'est un élément à intégrer avec l'évolution vers des véhicules de plus en plus autonomes. Quand il s'agit de mobilité, la sécurité est le premier point à prendre en considération », tient à rappeler **Céline Genzwurker-Kastner**, directrice juridique et des politiques publiques de l'Automobile Club Association, qui représente les intérêts de plus de 1,5 million d'automobilistes. Mais aujourd'hui, la sécurité physique rime aussi avec la sécurisation des données. « Les conducteurs sous-estiment ce que leur véhicule sait d'eux. Ces données sont les gages d'une meilleure sécurité si l'anonymat est respecté et si les risques de piratage ne sont pas occultés », ajoute **Céline Genzwurker-Kastner**.



Emmanuel PETIT, fondateur de Liberty Rider, **Céline GENZWURKER-KASTNER** directrice juridique et des politiques publiques de l'Automobile Club Association, **Thierry BIARDEAU** Président du Comité automobile de la FFA, directeur technique assurance IARD de la MAIF et **Laurent Bazin**.

TABLE #2 RONDE

NOUVELLES MOBILITÉS : RÔLES ET CONSÉQUENCES POUR L'ASSURANCE



Emmanuel PETIT,
fondateur et CEO de Liberty Rider

Céline GENZWURKER-KASTNER,
directrice juridique et des politique
publique de l'Automobile Club
Association



Alerte accident

Chez Liberty Rider, l'anonymat est levé uniquement en cas d'accident. Le principe fondateur de l'application est en effet d'alerter les secours via les services d'assistance partenaire dès lors qu'une anomalie est détectée comme, par exemple, un arrêt prolongé à la suite d'une forte accélération. Si le conducteur ne répond pas à l'appel du service d'assistance, les secours sont appelés pour intervenir. « Les deux tiers des accidents de moto surviennent sur des petites routes de campagne sur lesquelles les motards sont tentés de se faire plaisir », souligne **Emmanuel Petit**, fondateur de Liberty Rider, une communauté de 400 000 membres. Des membres très au fait des multiples usages des données. « La confiance ne se décrète pas. Il nous a fallu donner la preuve que nous ne récupérons pas la vitesse des motos. Nous ne transmettons aucune donnée en dehors des cas d'accident. Celles-ci sont uniquement associées à l'accéléromètre », précise **Emmanuel Petit**. C'est pour cela que le service de détection d'accidents est conditionné à un abonnement mensuel de 3,99 € et est intégré à l'offre de quelques assureurs mutualistes qui ont suivi cette fonctionnalité. L'approche est différente de celle de certains assureurs qui récompensent leurs assurés dont la bonne conduite est confirmée par les données qu'ils acceptent de partager. Les entreprises qui gèrent des flottes de véhicules de service sont de plus en plus enclines à utiliser les données de conduite des salariés pour prévenir les risques et réduire les coûts de maintenance. « La sensibilisation à l'éco-conduite se développe dans les entreprises », confirme **Céline Genzwurker-Kastner**. Sensibiliser et former est une chose, récupérer des données « sur le type de conduite » des collaborateurs en est une autre. Si un technicien passe un dos d'âne trop rapidement, il sera par exemple invité à suivre un tutoriel sur mesure.

TABLE #2 RONDE

NOUVELLES MOBILITÉS : RÔLES ET CONSÉQUENCES POUR L'ASSURANCE



Thierry BIARDEAU,
Président du Comité auto-
mobile de la FFA et directeur
technique assurance IARD de
la MAIF

Notre animateur de la JAAM
Laurent Bazin

Pas de nouveaux risques mais de nouvelles offres

Le taux d'accidents des voitures électriques serait supérieur de 25 % aux voitures à énergie fossile du fait notamment du manque de maîtrise des capacités d'accélération. Au point que le constructeur Tesla est devenu son propre assureur. « Nous manquons encore de recul sur l'accidentologie mais il n'y a pas à proprement parler de nouveaux risques. Celui associé au piratage des données est par exemple déjà connu. En revanche, il y a une évolution majeure sur notre capacité à combiner ses risques », explique **Thierry Biardeau**, Président du Comité automobile de la FFA et directeur technique assurance IARD de la MAIF. De quoi repenser les offres avec des couvertures multimodales, par exemple qui intègrent la voiture, le vélo et autres objets mobiles... Des couvertures à la fois globales et sur mesure selon l'usage de chacun. Et Thierry Biardeau de préciser qu'il ne « fallait pas perdre de vue la progression exponentielle du coût des réparations sur les véhicules modernes du fait de la place des équipements connectés ».

CONCLUSION

« Nous avons jusqu'à maintenant assuré des personnes mais, à l'avenir, nos couvertures porteront davantage sur des flottes de véhicules autonomes et partagés. Que restera-t-il de notre spécificité mutualiste dans ces conditions ? »

Thierry Martel
Président de l'AAM



Production



ASSOCIATION
DES ASSUREURS
MUTUALISTES

Rédaction
Rodolphe HELDERLÉ

Photos
Lionel PRÉAU

Design graphique
www.arnaudgiraud.com

©AAM
Association des Assureurs Mutualistes
Janvier 2020