



ENTREPRISE

PARTAGE D'EXPERTS

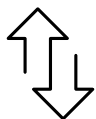
N5
AVRIL
2020

LA REVUE
THÉMATIQUE
MMA ENTREPRISE
POUR LES COURTIER

FLOTTES
AUTOMOBILES
**UN MARCHÉ
EN PLEINE
MUTATION**

INSIGHTS

LE MARCHÉ DES FLOTTES D'ENTREPRISE ENREGISTRE UNE AUGMENTATION DES IMMATRICULATIONS MAIS DOIT FAIRE FACE À DE NOMBREUX DÉFIS AVEC LA HAUSSE DES COÛTS DE RÉPARATIONS, DES DOMMAGES CORPORELS ET L'ESSOR DES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES.



904 591

véhicules d'entreprise
vendus en 2019

(Source : Arval Mobility
Observatory)



+ 4,8%

des coûts de
réparation automobile
entre le 1^{er} avril 2018
et le 31 mars 2019

(Source : association
SRA-Sécurité et réparation
automobile)



265

voitures déclarées
volées chaque jour
en France

N^o1 des modèles
les plus volés en France
en 2018 : Renault Clio

(Source : Auto Plus)

+ 6,9%

d'accidents de trajet
professionnel en 2018

(Source : Assurance Maladie risques
professionnels)

85%

des vols de voitures en 2018
ont été réalisés grâce
à des failles informatiques

(Source : Coyote Secure)



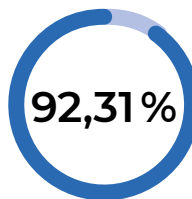
LA LOI D'ORIENTATION
SUR LES MOBILITÉS
VA INCITER LES
RENOUVELLEMENTS
EN VÉHICULES PROPRES
ET FAVORISER
LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE.
LES ENTREPRISES
DEVONT FACILITER
L'INTRODUCTION DE
VÉHICULES HYBRIDES
ET ÉLECTRIQUES
DANS LEURS PARCS.

Jérôme Conrad,
président de LeasePlan

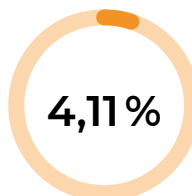
(Source : Les Échos - 6 novembre 2019)



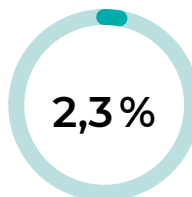
Progression du
marché du véhicule
d'entreprise en 2019
en France



Part de marché
du diesel dans
les véhicules utilitaires
légers (56,59 %
dans les véhicules
particuliers
d'entreprise)



Part de marché
de l'hybride
en entreprise



Part de marché
de l'électrique
en entreprise

(Source : Arval Mobility
Observatory)

1^{RE}

CAUSE DE MORTALITÉ
AU TRAVAIL EN 2018 :
LES ACCIDENTS
DE LA ROUTE

(Source : ministère de l'Intérieur)

PARTI-PRIS



REVENONS AUX FONDAMENTAUX DU MÉTIER D'ASSUREUR



En observant les évolutions technologiques et le changement des usages des entreprises, on peut considérer que le secteur des flottes automobiles est au début d'une grande mutation.



Christian Danel

Des modifications devront également être opérées au niveau de la branche d'assurance concernée qui, ayant enregistré une dégradation régulière de ses résultats techniques ces dernières années, présente des résultats déficitaires. Dans un environnement très concurrentiel maintenant les niveaux tarifaires au plus bas, les efforts consentis en matière de prévention n'ont pas compensé l'évolution des coûts des réparations et des sinistres corporels.

Mais, par la force des choses, le marché arrive aujourd'hui à la fin d'un cycle. En 2019, nous avons assisté à un rattrapage des prix assez important, notamment sur les affaires les plus sinistrées. Face à ce durcissement normal des conditions d'assurances pour revenir à une situation d'équilibre, il est indispensable d'axer les efforts sur la gestion des risques. Cette démarche doit être orientée vers la prévention au travers de plans de sensibilisation et de formation, et vers la gestion des coûts de réparation *via* l'utilisation de réseaux de réparateurs.

La gestion des montages est également l'un des leviers, en n'assurant que ce qui est obligatoire, aléatoire et insupportable pour l'entreprise en privilégiant l'auto-assurance.

Il est ainsi important de rentrer dans la discussion sur la gestion du risque et son amélioration, plutôt que de jouer sur la seule négociation.

Christian Danel,
Responsable marchés Flottes,
Maritime et Transport chez MMA

LE MARCHÉ DES FLOTTES

EN PLEINE MUTATION

LES GESTIONNAIRES DE FLOTTES
AUTOMOBILES DOIVENT ANTICIPER
LA MUTATION D'UN MARCHÉ CONFRONTÉ
À DES COÛTS CROISSANTS ET
À LA RÉVOLUTION DES TECHNOLOGIES
EMBARQUÉES, AVEC SES RISQUES
MAIS AUSSI SES NOUVELLES OPPORTUNITÉS.

 LE MARCHÉ DES
FLOTTES, LES
PERSPECTIVES
POUR 2020 :
[HTTP://BIT.LY/
FLOTTES-2020](http://bit.ly/floTTes-2020)

Selon une enquête de juin 2019 du cabinet d'études américain Report and Data, le marché mondial de la télématique automobile pourrait croître de près de 19 % chaque année entre 2019 et 2026. Ces technologies embarquées offrent de nouvelles possibilités aux gestionnaires de flottes automobiles. Les tout derniers systèmes installés dans les voitures de dernière génération permettent d'obtenir des informations en temps réel sur l'état du véhicule, sa localisation, les trajets réalisés, la consommation de carburant ou encore le comportement du conducteur (régime moteur, accélérations et freinages brusques...).

LA VOITURE INTELLIGENTE RÉVOLUTIONNE LA GESTION DE FLOTTE AUTOMOBILE

Les informations sur l'état du véhicule sont précieuses pour anticiper un problème technique et intervenir avant la panne. Les systèmes de géolocalisation en temps réel permettent quant à eux d'optimiser la gestion d'une flotte

et de faire des économies. Le suivi des véhicules, également en temps réel, améliore aussi la planification de leur maintenance.

Les tableaux de bord, graphiques, reporting et alertes délivrés par les logiciels de suivi de flotte sont autant d'indicateurs qui facilitent la mise en place de mesures préventives comme la formation à l'éco-conduite. Autre bénéfice de la voiture intelligente, le suivi du kilométrage, utile pour éviter un dépassement kilométrique dans le cadre d'une LLD (Location Longue Durée) impliquant des surcoûts souvent élevés.

De nombreux acteurs de la gestion de flotte automobile comme Masternaut, Arval ou ALD, mais aussi des constructeurs et équipementiers automobiles (Opel-Vauxhall, Valeo...), des opérateurs télécom (SFR, Orange), des géants de l'informatique (SAP) ou des start-up (WeNow) ont ainsi profité de ces avancées technologiques pour développer des services d'optimisation de « fleet management ».



**À l'horizon 2023-2024, plusieurs grandes villes
en France comme Paris auront interdit
le diesel sur leur territoire.**

Théophile Courau,
PDG de Fatec, gestionnaire de flottes de véhicules



6

MILLIONS DE
JOURNÉES DE TRAVAIL
PERDUES À CAUSE
DES ACCIDENTS
DE LA ROUTE



Théophile Courau,
PDG de Fatec,
gestionnaire de flottes
de véhicules

La Responsabilité Sociale des Entreprises est un enjeu majeur pour les entreprises

DE NOUVELLES TECHNOLOGIES QUI NE SONT PAS SANS RISQUES

Les gestionnaires de flottes doivent toutefois s'assurer que l'électronique embarquée ne devienne pas un talon d'Achille. Aujourd'hui, un véhicule contient plus de 100 capteurs, 30 à 80 calculateurs et parfois près d'un million de lignes de codes. Les vulnérabilités de certains véhicules, notamment haut de gamme, sont autant de possibilités offertes à des pirates informatiques pour prendre le contrôle de véhicules «à distance».

Une attaque bien moins sophistiquée mais qui, elle, est déjà répandue : le blocage du signal des clés électroniques des véhicules. Le principe est simple et peu coûteux pour les malfaiteurs puisqu'il leur suffit d'acheter pour quelques dizaines d'euros un boîtier faisant office de brouilleur de fréquences empêchant la fermeture des portières. Il ne reste plus qu'à attendre que le propriétaire s'éloigne du véhicule pour aller se servir à l'intérieur.

Restent enfin les coûts à supporter compte tenu de la complexité des réparations liées à l'électronique embarquée. À ces coûts d'entretien supplémentaires s'ajoutent ceux, parfois tragiques et bien plus élevés, des accidents de la route (38,3 milliards d'euros en 2016⁽¹⁾). Ces derniers sont la première cause de mortalité au travail. Ils représenteraient environ 6 millions de journées de travail perdues⁽¹⁾, hors coûts induits.

Comment va évoluer le marché des flottes d'entreprise en 2020 ?

Théophile Courau : Après avoir anticipé, en fin d'année, les renouvellements en vue de la nouvelle fiscalité de 2020 qui aboutit à une hausse du malus écologique, ce début d'année n'est pas très simple. Sur les véhicules notamment de fonction, la priorité est à la baisse des émissions de CO₂ avec l'hybride ou l'électrique. Mais aussi, surtout pour les collaborateurs les plus jeunes, avec l'autopartage ou le crédit mobilité diminuant de fait la taille des parcs. Pour les véhicules de service, le sujet porte d'abord sur le choix de la bonne motorisation en fonction des usages.

Quels sont les enjeux à relever pour les gestionnaires de flottes ?

T. C. : La RSE est un enjeu majeur. Comment améliorer l'impact social et environnemental de son entreprise ? Cela passe entre autres par une adaptation de son parc automobile. Les grandes entreprises y sont poussées par leurs obligations en matière de RSE. Dans les ETI, cela dépend encore beaucoup de l'engagement de la direction.

Quelles tendances verra-t-on émerger ces prochains mois ?

T. C. : On assiste à une bascule vers les véhicules à hydrogène. Pour amortir leur coût, on peut augmenter leur durée d'utilisation (sept ans au lieu de trois ou quatre ans pour les autres véhicules) et développer les solutions d'autopartage afin d'accroître leur utilisation quotidienne. De toute façon, il faut bien avoir à l'esprit qu'à l'horizon 2023-2024, plusieurs grandes villes en France comme Paris auront interdit le diesel sur leur territoire.

(1) La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité de l'année 2017, ONISR.



LE MARCHÉ
MONDIAL DE LA
TÉLÉMATIQUE AUTOMOBILE
POURRAIT CROÎTRE DE PRÈS

DE **19%**
CHAQUE ANNÉE
ENTRE 2019 ET 2026

UN BIEN PLUS LARGE ÉVENTAIL DE SERVICES

Toutefois, l'essor du numérique ne concerne pas uniquement l'intérieur du véhicule, mais aussi tout ce qui gravite autour. À commencer par les nombreux services développés ces dernières années sur le marché des flottes automobiles. La traditionnelle «carte carburant» s'est ainsi démultipliée. Outil de gestion éprouvé, elle donne désormais accès à de nombreux services complémentaires : achat de produits dans les stations essence, stations de lavage, parkings et péages.

Mis à part les logiciels de gestion de parc évoqués plus haut, la télématique embarquée a également favorisé le développement de nouvelles pratiques comme le partage de véhicules professionnels compensant en partie le surcoût lié aux véhicules immobilisés des flottes traditionnelles. Les Getaround, OuiCar, Ubeeqo et autres Mobility Tech Green s'intéressent activement à ce marché.



**La priorité est à la
baisse des émissions
de CO₂ avec l'hybride
ou l'électrique.**

Théophane Courau, PDG de Fatec,
gestionnaire de flottes de véhicules

Mais la mutation du marché des flottes automobiles ne se réduit pas aux nouvelles technologies. Les services les plus classiques comme l'entretien ou la location sont aussi en pleine transformation. En matière de travaux d'entretien, une large palette de services est maintenant proposée tant par les entreprises spécialisées dans le financement et la location longue durée de véhicules d'entreprise, que par les grands constructeurs automobiles ou par les sociétés de réparation automobile comme Speedy, Midas ou Feu Vert.

Côté location, la moyenne et courte durée (1, 12 ou 24 mois) a désormais le vent en poupe répondant à des besoins spécifiques : périodes d'essai des collaborateurs, chantiers d'un an dans le BTP, forces commerciales additionnelles... Autres prestations en plein essor : le service carte grise clé en main à l'image de Flotimmat de Cartaplac ou la gestion des amendes proposée entre autres par le loueur Athlon.



ANNE ROGEON, RESPONSABLE DU DOMAINE AUTO PRO-FLOTTES DIRECTION INDEMNISATION MMA, RAPPELLE QUE LA SIMPLICITÉ, L'EFFICACITÉ ET LA PERSONNALISATION DE LA GESTION DES RÉPARATIONS SONT LES MAÎTRES-MOTS D'UNE BONNE QUALITÉ DE SERVICE SUR LE MARCHÉ ENTREPRISE.

BIOGRAPHIE

2018

Manager de
Domaine Flottes
et Professionnels
de l'Auto - Direction
Indemnisation

2013

Manager de Domaine
Corporels Légers -
Direction
Indemnisation

2008

Manager Circulation
Internationale
- Direction
Indemnisation

2002

Conseiller Formation
- Département
Formation Interne

1997

Auditeur Interne -
Département Audit
et Conseil en Gestion

1988

Entrée aux MMA -
Département
Réassurance
(Acceptations)

Quels sont les problèmes généralement rencontrés par les entreprises lorsqu'elles doivent gérer des réparations sur leur flotte suite à des accidents ?

A.R.: Quelle que soit son activité ou la taille de sa flotte, l'entreprise doit faire face à l'immobilisation ou l'indisponibilité du véhicule. Ce qui vient inévitablement perturber et désorganiser l'activité de l'entreprise en empêchant des tournées, des livraisons ou des interventions. Sans compter que dans le cas d'un sinistre impliquant une entreprise et son client (par exemple la détérioration d'un quai de chargement), il y a toujours des risques de tension avec d'éventuelles conséquences commerciales.

Quels sont les paramètres permettant d'assurer une bonne qualité de gestion des sinistres ?

A.R.: Notre ambition est de faciliter la vie des clients par une relation simple, efficace et personnalisée. Simple avec des entités de gestion accessibles (90 % des appels pris dans les 15 secondes). Efficace avec des délais d'ouverture très courts (échanges informatisés avec nos apporteurs *via* EDI Courtage) et grâce à l'expertise de nos gestionnaires, spécialisés selon la nature de l'événement sinistre (dommages, vol, corporel...). Enfin, une relation personnalisée avec un manager référent, joignable directement en cas de besoin. Et pour les clients grands comptes, la possibilité de disposer d'équipes dédiées.



Nous disposons, avec Covéa, du 1^{er} réseau d'experts et de réparateurs en France.

20 à
25%

DE LA RÉPARATION
AUTOMOBILE EN FRANCE
EST GÉRÉE PAR LES MARQUES
DU GROUPE COVÉA
(MMA, MAAF ET GMF)

Qu'en est-il des offres MMA Entreprise spécifiquement liées aux réparations ?

A.R.: MMA Entreprise est l'un des fers de lance du Groupe Covéa, qui représente environ 20 à 25 % du marché de la réparation automobile. Pour gérer les quelque 205 000 sinistres Flottes traités chaque année, nous disposons, avec Covéa, du 1^{er} réseau d'experts en France. Il compte 280 professionnels libéraux, dont 127 experts poids lourds. La qualité des prestations de ce réseau est en permanence contrôlée par 17 animateurs terrain rattachés à la Direction Expertise et Solutions d'Indemnisation (DEXSI).

Le système est-il le même pour les professionnels de la réparation ?

A.R.: Tout à fait. Covéa s'est également doté d'un réseau de réparateurs agréés. Numéro 1 en France avec 4 350 garages dont 186 spécialisés dans les poids lourds (camions, cars, tracteurs...), le maillage du réseau place 95 % des réparateurs agréés à moins de 15 minutes des clients. Les animateurs DEXSI réalisent des visites régulières pour s'assurer du respect de la charte d'engagements. Nous avons deux niveaux d'agrément. Le niveau 1, qui compte



des travaux, de la commande de pièces à la mise à disposition du véhicule. Avec Covisioto, le client peut aussi noter la qualité de la prestation réalisée, source précieuse d'information dans le pilotage et l'animation de notre réseau de réparateurs.


**DÉCOUVRIR
COVISIOTO :**
[HTTP://BIT.LY/
COVISIOTO](http://bit.ly/covisioto)

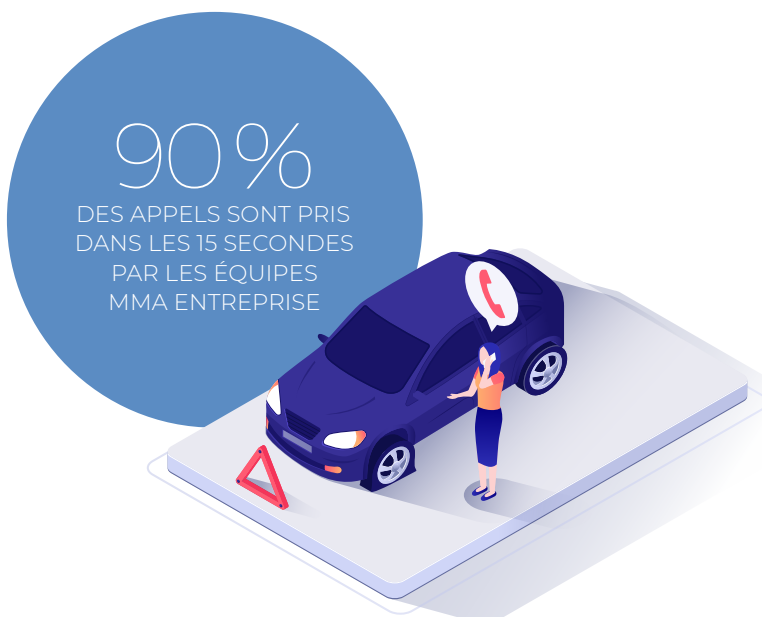
Quelle est la nature des services que vous proposez à votre réseau de réparateurs ?

A.R.: Nous proposons à ceux qui le souhaitent les tarifs préférentiels que Covéa a négociés avec des partenaires : fabricants de peinture, de pièces automobiles, loueurs de véhicules... De même, nous avons conclu des accords avec deux entreprises disposant de plateformes de débosselage mobiles déployables sur les lieux mêmes du sinistre. Enfin, *via* notre techno-centre CESVI, exclusivité du Groupe Covéa, nous proposons des formations à nos réseaux. Formations qui leur permettent d'entretenir leurs compétences, de découvrir de nouvelles techniques de réparation et d'être ainsi au rendez-vous de la qualité que nous devons aux clients.

1 950 professionnels, propose des services supplémentaires : véhicule de remplacement gratuit pendant les réparations, gardiennage gratuit des épaves pendant 45 jours, nettoyage du véhicule après réparation... Le niveau 2 compte, lui, quelque 2 400 réparateurs et permet de compléter notre offre. Pour le client, ce réseau, levier de maîtrise des coûts, permet d'agir favorablement sur la sinistralité et *in fine* sur le tarif d'assurance.

Quels autres services proposez-vous à vos clients pour simplifier la gestion d'un sinistre ?

A.R.: On l'a vu, l'indisponibilité du véhicule est un sujet crucial. Pour réduire ce temps d'immobilisation, nous proposons aux clients l'Expertise à Distance (EAD), déclinable sous deux formats. Soit le client se déplace chez un réparateur Covéa qui prend en moins d'une heure des photos du véhicule. Soit *via* une application dédiée, le client prend lui-même les photos depuis l'endroit de son choix (sur son lieu de travail, à son domicile...). Pendant les réparations, nous proposons un service offert par nos réparateurs de niveau 1, l'application Covisioto qui permet au client d'être informé, par mail ou SMS, de l'avancement



LES VOIES VERS UN RETOUR À L'ÉQUILIBRE DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE DES FLOTTES

ENTRETIEN CROISÉ ENTRE **CHRISTOPHE DELCAMP**, DIRECTEUR ADJOINT DES ASSURANCES DE BIENS ET DE RESPONSABILITÉS AU SEIN DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE L'ASSURANCE (FFA), ET **PATRICK LACROIX**, RISK MANAGER DU GROUPE IDEX, ACTEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

Pourquoi le marché des flottes automobiles est structurellement déficitaire ?

Christophe Delcamp: Depuis 2009, ce marché affiche, chaque année, un rapport de sinistre à prime supérieur à 70 %. En ajoutant aux coûts des sinistres, les frais généraux, les coûts d'intermédiation et les frais de réassurance, ce marché est clairement déficitaire, même si de 2011 à 2014, le taux de sinistralité a baissé. Cette situation est due à un marché facile à souscrire, à une très forte concurrence, à une baisse des primes continue depuis plus de quinze ans, et à une difficulté parfois à appréhender la réalité de la sinistralité de ces flottes.

Comment se fait-il que le marché continue à se détériorer ?

C. D.: On observe effectivement depuis quatre ans une forte dégradation de la sinistralité qui est passée de 79 % en 2015 à 86 % en 2018. Toutefois, la fin de l'année 2019 a amorcé un retournement de cycle avec une hausse de la tarification. Parmi les éléments déclencheurs de ce phénomène : les taux d'intérêt bas qui sont peu favorables aux provisions réalisées dans le cadre notamment de sinistres corporels, dont les paiements se font sur un temps long.

L'évolution des cotisations est-elle une solution ?

C. D.: C'est une des solutions. Mais il y a aussi un gros travail dans les entreprises pour améliorer leur programme de prévention. On revient finalement aux fondamentaux de l'assurance, à savoir un juste prix et des actions de prévention.

Quelles seraient les pistes pour que le marché retrouve un équilibre ?

C. D.: Il faut faire un travail de fond auprès des clients sur la réalité du risque et sur la prévention. Or la transparence sur le parc assuré n'est pas toujours au rendez-vous. Mais aujourd'hui avec la création le 1^{er} janvier 2019 du fichier des véhicules assurés (FVA), l'assiette assurée est plus fiable. Cela génère des volumes de primes plus importants.

CHRISTOPHE DELCAMP

2012

Directeur Adjoint des Assurances de Biens et de Responsabilités à la Fédération Française de l'Assurance (FFA)

2011

Directeur des Marchés chez Gras Savoye

2010

Responsable Marché PME chez Chartis

2006

Direction Technique DaB et Flotte d'AXA



On observe depuis quatre ans une forte dégradation de la sinistralité qui est passée de 79% en 2015 à 86% en 2018.



Pourquoi le marché des flottes automobiles est structurellement déficitaire ?

Patrick Lacroix: Cela est dû à la hausse des réparations et des coûts des dommages corporels. Avec des véhicules de plus en plus sophistiqués, les prix de certaines pièces tendent à être très élevés. La hausse des coûts corporels s'explique quant à elle par une plus grande judiciarisation de la société, entraînant une augmentation des demandes d'indemnisation.

Comment se fait-il que le marché continue à se détériorer ?

P. L.: Tout simplement parce que les tarifs de réparation des véhicules et d'indemnités pour préjudices corporels augmentent plus vite que les tarifs d'assurance. Par conséquent, la hausse des tarifs d'assurance va sans doute se poursuivre.

L'évolution des cotisations est-elle une solution ?

P. L.: Ce n'est clairement pas une solution, d'autant moins que la tendance est de plus en plus à l'auto-assurance. La grande majorité des grandes flottes n'est pas assurée tous risques. Les entreprises préfèrent assumer un reste à charge plus élevé car cela coûte moins cher, surtout pour les dommages au véhicule et le bris de glace.

Quelles seraient les pistes pour que le marché retrouve un équilibre ?

P. L.: Il y a trois pistes possibles. D'abord, la création de montages pour optimiser les programmes d'assurance par le biais d'un système de conservation en dommages et RC, ou l'augmentation du montant des franchises. La deuxième solution est la mise en place de programmes de prévention. C'est un levier efficace encore sous-estimé, pour des raisons budgétaires mais aussi par un manque de prise de conscience. Enfin, la troisième solution consiste à mettre en place des réseaux agréés de garages de réparation qui permettent de réduire sensiblement les coûts.



Les programmes de prévention sont des leviers efficaces encore sous-estimés, pour des raisons budgétaires mais aussi par un manque de prise de conscience.

PATRICK LACROIX

2014

Président de la Commission Automobile AMRAE (Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise)

2007

Risk Manager du Groupe IDEX

1996-2007

Chargé d'Études, Superviseur Responsable Télémarketing, Chef de Projet Appel d'Offres Grands Comptes, Chargé de Clientèle Grands Comptes puis Chargé de Compte Assurance Construction chez Marsh



ÉRIC GIRARD

LA PRÉVENTION: ANTICIPER, SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER

PARMI LES DIFFÉRENTS LEVIERS PERMETTANT DE RÉDUIRE LE RISQUE SUR LE MARCHÉ DES FLOTTES AUTO, LA PRÉVENTION EST ENCORE TROP SOUVENT SOUS-ESTIMÉE.

Apparemment, cela a tout d'un paradoxe. Alors que le marché des véhicules d'entreprise est au beau fixe, celui de l'Assurance des Flottes est en berne. L'année 2019 a enregistré un nouveau record (le 4^e consécutif) en matière d'immatriculations avec 904 591 véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, soit une hausse de 10,49 % selon les chiffres de l'Arval Mobility Observatory.

Parallèlement, le marché de l'Assurance des Flottes automobiles est resté très tendu. Contraints par l'augmentation, d'une part, du coût des dommages corporels (judiciarisation des accidents, hausse des barèmes d'indemnisation), et d'autre part, des coûts de réparation de véhicules de plus en plus techniques, les acteurs de l'assurance sont confrontés à une dégradation de la rentabilité des contrats. Et ce, alors que déjà les grandes flottes d'entreprise et certains secteurs comme les loueurs, le transport de voyageurs ou de marchandises recourent de plus en plus à l'auto-assurance et à des montages de conservation.

ANTICIPER LE RISQUE AUTOMOBILE PAR LA SENSIBILISATION

Face à ces difficultés et afin de retrouver une meilleure rentabilité, les assureurs peuvent évidemment agir sur les coûts de réparation en négociant des tarifs préférentiels avec un réseau de réparateurs et en optimisant les process. Ils peuvent aussi en amont favoriser les programmes de

prévention chez leurs clients au travers de reporting clair et systématique sur l'évolution de leurs risques automobiles, et grâce à des actions de sensibilisation et de formation auprès de leurs collaborateurs. Ils ont également la possibilité d'optimiser les programmes d'assurance de leurs clients.

Cette approche résolument tournée vers la prévention est d'autant plus indispensable que 75 % des responsables d'entreprise ignorent encore que la première cause de mortalité au travail est l'accident de la route. «90 % des sinistres routiers sont directement imputables aux comportements du conducteur. Seuls 4 % sont liés à un problème technique du véhicule. Il y a donc un gros travail à mener sur l'humain», lance Éric Girard, manager de Covéa Solutions Prévention, organisme de formation de MMA dédié à la prévention, notamment en matière de risques routiers.

LES VERTUS DU DÉBRIEFING POST-ACCIDENT

La démarche de Covéa Solutions Prévention est d'impliquer l'entreprise mais aussi les salariés-conducteurs à travers une charte d'engagements. L'intervention de l'organisme passe d'abord par une campagne d'information (flyers, affiches, messages de communication...). Elle s'articule aussi autour de séances de formation organisées au sein même de l'entreprise ou à l'occasion d'un e-learning. Sous forme de journée ou de demi-journée, ces séances sont animées par des formateurs diplômés.

Mais l'accompagnement de l'entreprise va au-delà de ces volets de sensibilisation et de formation. Covéa Solutions Prévention propose également un débriefing post-accident. «Nous mettons en effet à la disposition des entreprises un numéro vert qui permet, *via* une plateforme dédiée, de recueillir la description précise



Un plan de prévention permet en moyenne de baisser la sinistralité de 10 à 15 %.

des circonstances de l'accident auprès du conducteur concerné. Cela permet d'abord de débanaliser le sinistre et ensuite d'aborder les notions clés (anticipation, attention, appels téléphoniques...) qui doivent permettre de l'éviter à l'avenir», explique Éric Girard qui rappelle que ce travail pédagogique est essentiel car «souvent l'accident peut être évité».

Toutes les informations de ces débriefings sont enregistrées sur un serveur puis analysées afin de produire un rapport transmis à l'entreprise avec des recommandations spécifiques à son activité et à sa propre sinistralité. «Nous avons pu ainsi constater chez les transporteurs qu'un grand nombre d'accidents bénins avaient lieu lors de chargements ou de déchargements. Nos conseils visent donc à éviter qu'un jour l'accident soit beaucoup plus grave», détaille Éric Girard qui insiste sur l'importance de l'analyse approfondie de toute la sinistralité, même bénigne.

UNE DÉMARCHE VERTUEUSE

Mettre en place de telles politiques de prévention a de réels avantages pour l'entreprise. Au niveau humain bien sûr en réduisant les risques individuels de ses collaborateurs, mais aussi sur le plan financier. «En général, sur la globalité des coûts d'un sinistre, 30 % sont pris en charge par l'assurance. Les 70 % restants sont supportés par l'entreprise, ce sont les coûts indirects : coûts des réparations non prises en charge, remplacement du conducteur, coût d'immobilisation du véhicule, coûts commerciaux, perte d'image...», rappelle Éric Girard. Or, un plan de prévention aux accidents de la route en entreprise permet en moyenne de baisser la sinistralité de 10 à 15 %. «À noter que le client qui décide de s'engager dans ce type de programme peut bénéficier d'une participation financière s'il a un contrat flotte avec MMA et si le plan de formation est mené par Covéa Solutions Prévention», précise Éric Girard.

La prévention a ainsi tout d'une démarche vertueuse tant pour l'entreprise que pour l'assureur : en faisant baisser la sinistralité et donc en améliorant le niveau de risque, la prévention contribue à accroître la fidélité du client et à terme à diminuer le niveau des primes. En somme, une opération gagnant-gagnant.



75%

DES RESPONSABLES D'ENTREPRISE IGNORENT QUE LA PREMIÈRE CAUSE DE MORTALITÉ AU TRAVAIL EST L'ACCIDENT DE LA ROUTE



Valérie Lasmezas,
RESPONSABLE SOUSCRIPTION
GESTION FLOTTES

Quels sont les différents leviers permettant de mieux maîtriser les budgets ?

Valérie Lasmezas: Les budgets flottes automobiles reposent principalement sur la fréquence du risque. De ce fait, plusieurs leviers permettent d'agir : il y a bien sûr la prévention et la gestion des coûts de réparation. Mais il existe un troisième levier : l'optimisation du programme d'assurance.

En quoi consiste cette optimisation ?

V. L.: On intervient en enlevant certaines garanties non obligatoires, comme les effets et objets personnels ou bris de glace dont le nombre et les coûts ont considérablement augmenté ces quinze dernières années. En supprimant ce type de garanties, l'entreprise peut faire de substantielles économies en s'évitant commissions, frais et taxes d'assurance. L'optimisation peut aussi porter sur l'augmentation des franchises. Les entreprises ont la capacité de supporter des niveaux de franchises plus élevés que les particuliers et donc ainsi de baisser leurs primes. Une mesure qui génère souvent en parallèle une baisse de la fréquence de la sinistralité. L'optimisation consiste également à ne pas transférer à l'assureur la partie récurrente de la sinistralité RC, en mettant en place des conservations ou des franchises RC.

Quel est l'intérêt de recourir à l'auto-assurance ?

V. L.: L'auto-assurance permet pour l'entreprise de ne transférer à l'assureur que ce qu'elle ne peut pas supporter financièrement et ainsi éviter les chargements et taxes inutiles. Le niveau d'auto-assurance dépend donc de la capacité financière de l'entreprise. Certaines, les plus importantes, pourront donc être totalement auto-assurées en dommages, avec une part en conservation ou franchise par sinistre en RC, les autres se contentant d'une part auto-assurée grâce aux franchises dommages. C'est le rôle du risk manager avec son courtier, et en relation avec l'assureur, de mesurer le bon niveau d'auto-assurance.

CES TECHNOLOGIES QUI VONT BOUSCULER LE SECTEUR AUTOMOBILE

SUR TOUS LES MARCHÉS MATURES, LE SECTEUR DES FLOTTES D'ENTREPRISE EST ENGAGÉ DANS UNE VASTE TRANSFORMATION PORTÉE PAR LE NUMÉRIQUE.

ÉTATS-UNIS

LA SILICON VALLEY INVESTIT LE MARCHÉ DES FLOTTES

Rhino, fournisseur de logiciels et de services de gestion de flotte GPS basé au Texas, a cédé une majorité de ses parts à Accel-KKR, une société d'investissement technologique basée dans la Silicon Valley. Une opération qui arrive au moment du lancement de la 3^e génération de l'application Rhino Fleet Tracking, notamment destinée aux petites entreprises et qui doit permettre d'améliorer encore la sécurité et la protection des conducteurs, de réduire les coûts de carburant et de main-d'œuvre et de dissuader les vols.

CANADA

ALLIANCE POUR UNE OFFRE CONNECTÉE

Rogers Communications, groupe de télécoms, et Fleet Complete, fournisseur de technologies de véhicules connectés, ont conclu un partenariat stratégique pour offrir aux entreprises canadiennes une gamme complète de technologies connectées en matière de gestion de flotte (suivi de l'heure et du lieu de livraison, de la productivité des véhicules et du comportement des conducteurs...).

ÉTATS-UNIS

UNE ÉCOTAXE MADE IN USA

Les sénateurs du Connecticut ont présenté un projet de loi exigeant que le montant des péages acquittés par les camions soit alloué à un fonds spécial pour les transports dans l'État. Le gouverneur du Connecticut, Ned Lamont, a déclaré qu'il pensait que cette mesure pourrait rapporter jusqu'à 180 millions de dollars par an à l'État.



FRANCE

UN RÉSEAU DÉDIÉ AU CONVOYAGE

La société Fullcar Services a déployé dans plusieurs pays d'Europe son réseau de convoyeurs automobile WeMooveCars, à destination des loueurs, des constructeurs, des distributeurs et des responsables de flotte. Il se présente comme le premier réseau international de professionnels du convoyage (livraison/restitution de véhicules neufs ou d'occasion, service jockey pour l'entretien et la réparation ou le transfert d'un véhicule entre deux points ou deux utilisateurs...).

PAYS-BAS

UNE NOUVELLE APPLI POUR PLUS DE SÉCURITÉ

La dernière version de la plateforme de gestion de flotte DAF Connect permet d'intégrer le téléchargement des données sociales au suivi des véhicules et des conducteurs (cartes de conducteurs et tachygraphes). Le transfert et l'archivage des données légales se font automatiquement à intervalles paramétrables, tout en permettant de garantir le respect de la réglementation et d'alerter immédiatement les gestionnaires en cas d'infraction.

ALLEMAGNE

POUR UNE GESTION PLUS FACILE

Le fournisseur allemand de technologies d'identification, Tönnjes, a développé un système composé de plaques d'immatriculation électroniques et d'autocollant holographique qui associe à la fois une reconnaissance automatique des véhicules et un paiement sans contact du ravitaillement en carburant. Cette technologie sécurise le véhicule contre le vol ou les fausses plaques d'immatriculation, et évite l'utilisation des cartes carburant à titre personnel.

100
MILLIONS DE VÉHICULES
SERONT ÉQUIPÉS
DE SYSTÈMES
TÉLÉMATIQUES D'ICI 2025
DANS LE MONDE
(Source : Ptolemus
Consulting Group)

BRÉSIL

UN ACCÉLÉRATEUR DE START-UP POUR ARVAL

BNP Paribas, Carrefour Brasil, Edenred et Ingenico Group ont ouvert un pôle d'innovation pour les start-up brésiliennes. Parmi les huit projets que ce pôle - baptisé La Fabrique - compte soutenir en 2020, deux seront spécifiquement consacrés à l'activité de gestion de flotte Arval, filiale de BNP Paribas.

L'essor de l'auto-assurance favorise la prévention

«En Europe, les très grandes flottes sont déjà toutes en auto-assurance et ce que l'on observe maintenant, c'est que les flottes de taille moyenne se tournent également vers l'auto-assurance. Or lorsque les propriétaires de flottes atteignent des niveaux d'auto-assurance élevés, ils prennent davantage conscience de l'intérêt de mener des actions de prévention pour limiter les pertes, car le risque n'est plus supporté par l'assureur. Par ailleurs, toujours dans cette logique de réduction des coûts, pour toutes les rayures et petites bosses à l'extérieur de la voiture, lorsque la mécanique et l'électronique ne sont pas endommagées, la réparation peut être effectuée via des techniques de réparation intelligentes, et le coût est trois à quatre fois moins élevé qu'une réparation normale.»

Éric Scrayen

PRÉSIDENT DE SOLVES BVBA (PAYS-BAS)

* Source: Enquête Harris Interactive pour Livi - Janvier 2019



EN 2019, LES BÉNÉVOLES
ET COLLABORATEURS
DE L'ASSOCIATION
PRÉVENTION ROUTIÈRE
ONT SENSIBILISÉ PLUS
DE 60 000 SALARIÉS

ANNE LAVAUD, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE

BIOGRAPHIE

**Depuis
octobre 2015**
Déléguée générale
de l'association
Prévention Routière

Avril 2015
Directrice
des rédactions
du pôle collectivité
territoriale du
Groupe Moniteur

Avril 2010
Directrice de la
rédaction de Risk
Management

Juillet 2009
Rédactrice en chef
de l'hebdomadaire
l'Argus de
l'Assurance

2001
Rédactrice en chef
adjointe de CB News

Une conviction anime l'association Prévention Routière depuis toujours : l'efficacité de la prévention passe par le dialogue et le présentiel. Ce crédo est relativement facile à appliquer auprès des enfants, des jeunes et des seniors. Mais où rencontrer les 20-60 ans ? Cette période d'activité professionnelle impose une évidence : c'est dans l'entreprise qu'il faut mener des actions de prévention du risque routier, car elles toucheront autant le salarié dans le cadre de son activité que l'individu dans sa vie personnelle.

Chaque année, ce sont près de 500 personnes qui perdent la vie lors d'un déplacement lié au travail et plus de 20 000 accidents qui impliquent au moins un usager en trajet professionnel. La constance et la gravité de ce constat forcent les entreprises à agir ; aussi, sont-elles de plus en plus nombreuses à mettre en place des actions de prévention. Le téléphone, la vitesse et l'alcool occupent le trio de tête des thèmes abordés. Mais les entreprises en demandent davantage et nous interpellent sur la somnolence, le cannabis, le vélo, les trottinettes, les gestes qui sauvent. Les grandes entreprises ont pris le sujet à bras-le-corps. Reste à inciter les plus petites à suivre et à s'organiser pour mutualiser de telles actions afin que leurs collaborateurs puissent bénéficier, eux aussi, de conseils essentiels.

