

L'avenir de l'assurance auto, la responsabilité au centre des interrogations...

Collection « Innovation » Ailancy

Avril 2019

Le véhicule autonome, un avenir déterminé.

Imaginons un monde où en 2020 tous les grands constructeurs automobiles sont en mesure de lancer des véhicules autonomes sur les marchés particulier et entreprise. Où les propriétaires de voitures voyagent dans leur véhicule comme dans un train, y travaillent comme au bureau, où le terme de conducteur n'existe plus dans les textes légaux, où les compagnies de taxis fonctionnent sans chauffeurs... N'imaginons plus et acceptons que ce monde n'est qu'un futur proche.

La production automobile est en complète mutation, l'intelligence a été inséminée dans l'outil. Une transformation progressive qui se traduira par la mise en marché de voitures à conduite assistée avant d'aboutir au véhicule autonome. Alors que le cadre législatif est encore majoritairement bloqué en 1968 et l'interdiction au conducteur de lâcher le volant est la règle absolue en Europe, les événements s'accroissent outre-Atlantique où l'homologation de véhicules intelligents bat son plein.

Les effets escomptés sont largement positifs pour l'environnement et les conditions de circulation mais surtout dans le cadre de la réduction du nombre d'accidents, qui sont attribués pour la plus grande majorité des occurrences, à des maladresses humaines. Comment alors appréhender ce changement pour un assureur commercialisant un produit automobile qui couvre la responsabilité du conducteur et indemnise les sinistres ?

1. L'état du marché et la situation technologique

UN MARCHÉ A DOUBLE DIMENSION

Le marché de l'automobile autonome est un marché composite. Entre alliances et concurrence, constructeurs automobiles et développeurs de logiciels de conduite (IA) sont en course aux prototypes à coups d'accélérateurs de milliards de dollars. L'enjeu initial est immense, il réside dans la confiance du consommateur.

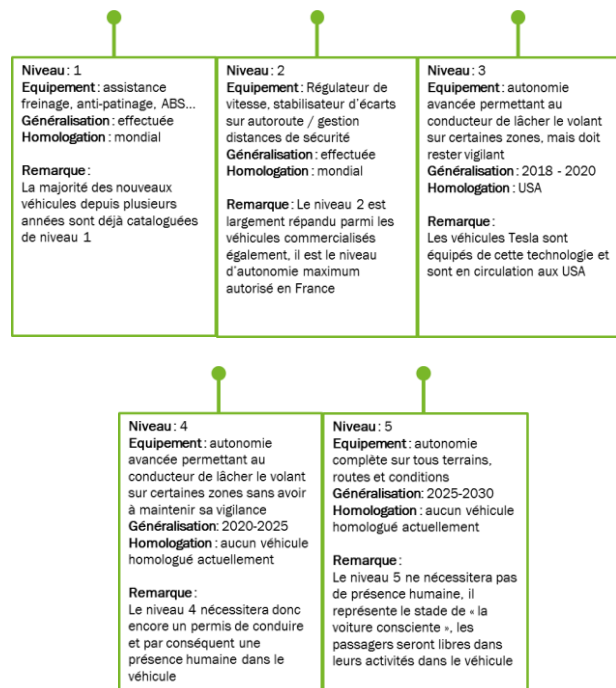
Les partenariats se forment autour des modalités de déploiement et si la technologie est similaire, les use-cases et business plan ne le sont pas. Par exemple, citons Domino's Pizza qui travaille avec Ford, Uber avec Toyota et Volvo, le leader présumé Waymo (Google) avec Fiat-

Chrysler, Jaguar – Land Rover et Honda ou encore Tesla avec Tesla...

Mais il est peu probable que ces alliances ne se composent à terme que d'acteurs directs du marché et des discussions sont de toute évidence en cours entre investisseurs, Banques, Assurances, qui gravitent autour de ce secteur d'innovations.

QUEL FONCTIONNEMENT A QUELLE ECHEANCE ?

La structure du marché nous le montre, la technologie qui est au cœur du véhicule autonome est à la fois du domaine du software et du hardware. Dans une optique de clarté, 5 niveaux d'autonomie ont été déclinés par l'OICA (organisation internationale des constructeurs automobiles) pour qualifier les aptitudes d'autonomie des véhicules.



Les délimitations restent parfois floues entre ces niveaux selon les entités qui les caractérisent, la NHTSA (l'administration de la sécurité automobile aux USA) a un classement à 4 étages. La frontière réelle se situe entre le niveau 3 et les niveaux 4 et 5. C'est également sur ce créneau que les produits d'assurance auto et le fonctionnement des assureurs sera transformé le plus en profondeur.

L'imminence de l'arrivée sur le marché des véhicules autonomes de niveaux 3 et 4 n'est donc retardée que par l'inertie du Juridique et la mise en adéquation du cadre légal.

LE CADRE LEGAL ACTUEL ET EMERGENT

La convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière stipule que « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble

de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur ». Ce cadre légal trouve donc une forme de pertinence jusqu'aux véhicules de niveau 3. En 2016 un article a été ajouté à la convention rendant conforme les systèmes embarqués avec la condition qu'ils puissent être neutralisés ou désactivés par le conducteur.

Deux types de législation émergent à l'international, l'un autorisant les Etats concernés à faire rouler des véhicules autonomes à titre expérimental et l'autre permettant l'utilisation de systèmes autonomes avec reprise de contrôle par le conducteur dès lors que le système le demande. A l'avenir, en conséquence de ces évolutions, le terme « opérateur » va venir remplacer celui de « conducteur ».

2. Assurer un véhicule autonome ? Des questions de fond expliquent les rigidités du marché comme du cadre légal

LA RESPONSABILITE AU CENTRE DES INTERROGATIONS

Il convient de rappeler que la logique de la Loi Française pour l'extrême majorité des accidents de la route fait porter la faute au conducteur du véhicule. En l'état actuel, nous disposons de peu d'éléments pour anticiper un changement qui surviendrait avant la mise en marché des systèmes de niveau 4, la Loi Badinter du 5 juillet 1985 n'est donc pas remise en cause et le système d'indemnisation n'a pas de raison de changer.

Toutefois l'émergence du véhicule autonome pourrait se traduire par une révolution du cadre de la « faute du conducteur » tout d'abord parce qu'il n'est plus nécessairement conducteur. La « responsabilité du conducteur » pourrait alors être transférée via le principe du recours prévu par la Loi, au constructeur du véhicule, au système de conduite autonome ou encore à toutes les entreprises fournissant données et pièces d'assemblage en amont, à l'Etat chargé d'assurer le bon état des routes...

La manière d'appréhender la responsabilité pénale, comme la responsabilité civile, dépendra des obligations imposées aux conducteurs / opérateurs de véhicules autonomes. Si l'obligation de vigilance et d'intervention d'urgence est maintenue, alors la responsabilité de l'opérateur pourra être engagée pour tout accident issu d'une défaillance du pilotage autonome. Il y a moins de doutes sur le fait que la responsabilité pénale du constructeur soit engagée dans ce type de cas et l'enjeu sera d'identifier les raisons techniques de l'erreur commise par le système. Nous imaginons donc que les experts sollicités par les assurances et dans le cadre de procédures judiciaires auront des profils ingénieurs toujours plus pointus et spécialisés.

L'ENJEU POUR LES ASSUREURS TRADITIONNELS

Le contrat d'assurance auto tel que nous le connaissons

sera vraisemblablement repensé en prenant en compte les évolutions technologiques des véhicules. Nous avons vu que les problématiques de responsabilités multipliaient le nombre potentiel d'acteurs concernés en cas de sinistre et nous pourrions imaginer plusieurs scénarios.

Un contrat passager ? Le cas le plus évident, mais probablement le moins réaliste, si nous nous projetons dans le scénario de véhicules totalement autonomes (niveau 5) est, pour le client particulier, un contrat d'assurance passager. Son action n'étant plus requise pour la conduite du véhicule, sa responsabilité ne serait théoriquement plus engagée. Toutefois à l'heure actuelle c'est l'assurance du conducteur qui couvre les dommages subis par les passagers en cas de sinistre. Nous pouvons alors imaginer qu'une forme d'assurance simple pourrait couvrir le passager via une garantie RC.

L'assurance au niveau des corporations – le contrat flotte de demain ? La plupart des Français sont propriétaires de véhicules utilisés une à deux heures par jour, donc inutilisés en moyenne 85% du temps. Il est très probable que cette situation soit bouleversée comme c'est déjà le cas sous l'impulsion d'entreprises telles que Uber qui sont lancées dans la course au véhicule autonome avec – à terme – l'espoir de pouvoir se passer de chauffeurs, tout en maintenant une rentabilité haute. Cela pourrait se traduire par un phénomène de « dépropriétarisation » des véhicules au bénéfice de corporations détenant des flottes conséquentes. Et in fine, les particuliers seraient clients d'un service plutôt que propriétaires d'un bien.

Le risque de comportement du conducteur, c'est-à-dire la mauvaise prise de décision qui explique 90% des accidents serait donc un risque obsolète. Il laisserait sa place à une menace de sinistre sériel (imaginons une même défaillance du système en simultané sur des dizaines de millions de véhicules) qui viendrait compenser la baisse du taux de sinistralité pour l'automobile, sa fréquence, en augmentant la gravité de l'occurrence.

Vers une assurance commercialisée avec le véhicule ? Les risques et responsabilités étant pluriels, un scénario probable serait celui de la constitution de contrats d'assurance composites centralisés, voire commercialisés par les constructeurs automobiles. Dans une logique commerciale et de confiance du consommateur, les constructeurs tels que Volvo accepteraient même de porter toutes les responsabilités en cas d'accident à bord d'un véhicule de la marque. Tesla, constructeur de l'une des voitures les plus chères à assurer (le Model S), a lancé sa propre assurance automobile « InsureMyTesla » en Australie et à Hong-Kong en 2018 et cherche à se développer aux Etats-Unis. Cela résulte également du fait que selon Tesla, en conduite autonome, la fréquence d'accident est réduite de 40%. Pour autant la quasi-totalité des assureurs ont refusé de diminuer les primes pour les modèles de la marque. La majorité des ventes du Groupe dans ces deux pays est conclue avec le package d'assurance Tesla. Il apparaît donc qu'un acteur tel que Tesla prend un contrôle de plus en plus large de la chaîne de valeur sur le secteur automobile. En parallèle des

évolutions techniques, le marché dans son ensemble accélère et laisse entrevoir de nouvelles menaces et opportunités ciblées sur le segment assurantiel.

3. Une vague à ne pas manquer

L'EMERGENCE DE NEOASSUREURS POSITIONNES EN PURE PLAYERS S'INTENSIFIE

Une néo-assurance comme Root a répondu à l'appel de Tesla et accorde des prix préférentiels proportionnels aux kilomètres parcourus sur autoroute aux propriétaires de modèles équipés de l'autopilot « parce qu'ils causent moins d'accidents ». Root est un pure player du Pay-as-you-drive et propose des prix en fonction de la manière dont le conducteur se comporte au volant.

Sur un modèle similaire Avinew (Autonomous Vehicle Insurance for a New era) se positionne comme un pure-player de l'assurance de véhicules équipés de systèmes de pilotage semi-autonomes. Cela comporte les véhicules dotés de limiteurs de vitesse, d'adaptateurs de vitesse prenant en compte le trafic, de radars de recul reliés aux freins du véhicule, d'équipements d'alerte de déviation de trajectoires, correcteurs de trajectoire ou encore d'assistance au freinage d'urgence.

Toutefois ces nouveaux acteurs auront vraisemblablement du mal à prendre des parts de marché considérables si les grands acteurs de l'assurance prennent pleinement conscience de l'enjeu et se fixent l'objectif d'être précurseurs sur le marché.

UNE CONVERGENCE DE DEUX SECTEURS ?

AXA et Navya ont signé un partenariat de 3 ans permettant à l'assureur de mieux appréhender le fonctionnement technique des véhicules autonomes et préparer une offre d'assurance et de services adaptés aux besoins des futurs clients. Le modèle du partenariat entre Easymile et Allianz Worldwide Partners est quasi-similaire ou encore celui de Trov et Waymo qui travaillent sur la création d'une offre d'assurance passager pour utilisateurs de véhicules autonomes. Comme l'a déclaré le fondateur et PDG de Trov, Scott Walchek « Ce partenariat met en lumière la convergence du futur du secteur du transport avec celui de l'assurance. »

Derrière ces partenariats se trouve peut-être l'enjeu déterminant pour le positionnement à venir des constructeurs, développeurs et également des assureurs.

LA RUEE VERS LES DONNEES

Pour les constructeurs automobiles et développeurs de systèmes d'autopilotage le caractère central de la collecte et exploitation des données est évident. Le seul moyen pour couvrir la totalité (99,9%) des situations possibles en circulation est d'en faire l'expérience. C'est la raison pour laquelle même des modèles éprouvés comme ceux de Waymo continuent de sillonner les routes en permanence.

Pour les assureurs la question se pose également. Comment développer un schéma actuariel sans expérience, sans recul sur un risque ? Comme nous l'avons évoqué, certains assureurs ont mis en place des partenariats avec des constructeurs et développeurs pour avoir accès aux données de conduite. Il demeure que chaque compagnie devra s'assurer d'avoir les moyens de traiter ces données et d'en extraire du sens. Des acteurs potentiellement décisifs à l'avenir pourraient être les gestionnaires des routes, en excellente position pour recueillir nombre d'informations comportementales des véhicules en conduite. Cela pourrait également favoriser une évolution d'infrastructure majeure orientée vers la « route connectée » qui au-delà de collecter de la donnée, pourrait la traduire et transmettre de l'information directement au véhicule.

En cas de sinistre, la multiplicité des acteurs potentiellement impliqués posera des difficultés certaines lors de l'identification des causes d'un crash de véhicule autonome. Nous pouvons imaginer que le modèle de « boîte noire » déjà utilisé dans l'aviation va se répandre à l'automobile. L'émergence des objets connectés dans les voitures en parallèle du pay-as-you-drive serviront vraisemblablement à ces diagnostics en attendant les véhicules de niveau 4 et 5. Nous pouvons également imaginer que ces systèmes d'analyse soient incorporés directement dans les véhicules (ce qui est déjà le cas pour de nombreux modèles), ce qui pourrait représenter un risque pour les assureurs qui seraient alors dépendants d'informations provenant du constructeur dans des situations où la question est d'identifier si la responsabilité est celle du constructeur...

Conclusion

Des principales évolutions envisagées, certaines sont des menaces économiques pour les assureurs, la potentielle baisse des primes qui résultera de l'augmentation drastique de la sécurité routière au profit des particuliers et de la suppression de l'erreur de conduite humaine. Le délai peut être discuté, mais les assureurs qui se préparent à l'occurrence seront les mieux placés, le marché dans son ensemble est en mouvement depuis 1 an et demi, les partenariats entre les acteurs de demain se multiplient pour être prêt aux premières évolutions du cadre légal. Les événements s'accroissent aux Etats-Unis où 29 Etats ont déjà modifié leur législation, il faudra garder un œil de l'autre côté de l'Atlantique. De nouvelles offres ou évolutions tarifaires peuvent être un moyen de se préparer pour les produits semi-autonomes qui devraient occuper le marché à partir de l'an prochain sur le modèle initié par Tesla. La certitude de leur arrivée prochaine est un signal à considérer sérieusement et les assureurs ont tout intérêt à prendre part au phénomène pour bénéficier des effets d'apprentissages et de collecte de données. Des mutations internes sont à envisager notamment au niveau du data management et de l'actuariat pour prévoir les offres d'assurance auto de demain en réduisant la marge d'erreur au maximum.

Mais réduire l'arrivée des véhicules autonomes à un ensemble de menaces contre lesquelles se prémunir est vraisemblablement une restriction étourdissante. De nombreuses opportunités accompagnent cette mutation en cours, de l'assurance cyber contre le hacking des systèmes d'autopilotage à l'assurance contre le vol de données personnelles de l'utilisateur en passant par un large éventail de nouveaux produits et services dédiés au secteur professionnel, constructeurs, développeurs ou exploitants de flotte.

CONTACT :

Laurent Staerk | Consultant Senior
Laurent.staerk@ailancy.com
06.84.92.61.77

AILANCY, cabinet de conseil indépendant spécialisé dans les métiers de la banque de la finance et de l'assurance vous accompagne pour relever vos enjeux métiers, accompagner vos réflexions et mener à bien vos projets de transformation.



32, rue de Ponthieu
75008 Paris
Tel : +33 (0)1 80 18 11 60
www.ailancy.com