

TENDANCES

2777

entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) en France (artisans, TPE, PME et groupes) pour 70 000 autocars (chiffres 2021)

2,5 Md€

le chiffre d'affaires réalisé en 2020 pour le marché flottes automobiles par les adhérents de France assureurs



© AdobeStock

TRANSPORT DE PERSONNES

Arrêt demandé à la station assurance!

Les secteurs du transport routier de voyageurs (TRV) et du transport public de voyageurs (TPV) sont à la peine pour assurer les flottes de véhicules. Fédérations professionnelles et dirigeants de PME tirent la sonnette d'alarme auprès de Bercy pour faire revenir les assureurs dans la course. C'est l'heure de vérité pour un segment structurellement déficitaire, qui plus est engagé dans la transition énergétique.

Par Louis Guarino

La pandémie n'a pas inversé la tendance observée dans le secteur du transport routier de voyageurs (TRV) et du transport public de voyageurs (TPV). En 2022, il est toujours aussi difficile pour un autocariste de trouver un assureur pour couvrir les risques de sa flotte de véhicules. « Les assureurs cessent d'assurer les flottes d'autocars depuis une dizaine d'années. Seul Axa continue de le faire et de prendre de nouveaux contrats », remarque Ingrid Mareschal, déléguée générale de la Fédération nationale des

transports de voyageurs (FNTV), laquelle fédère 2 777 entreprises en France (artisans, TPE, PME et groupes) soit l'équivalent de 69 000 autocars (chiffres 2021). Elle poursuit : « Les assureurs expliquent que le marché du TRV n'est pas rentable et que les provisions pour risques graves sont très importantes en cas d'accidents. Nous avons beau afficher un faible taux d'accidents corporels impliquant un autocar, soit 0,2 % en 2020, un sinistre coûte plusieurs millions d'euros lorsqu'il survient avec malheureusement de nombreuses victimes. Chaque année, depuis 3 ou 4 exercices, j'ai des remontées violentes de la part

des adhérents qui ne comprennent pas pourquoi ils reçoivent des notifications de hausses de primes d'assurance qui oscillent de 10 à 25 % d'une année sur l'autre. On estime que l'assurance est le quatrième poste de charges dans les métiers du TRV, après la masse salariale, les véhicules et le carburant. Ce poste augmente tous les ans, ce n'est pas soutenable au vu des marges faibles que les opérateurs génèrent sur leur marché. »

COLÈRE

Un épisode de la crise sanitaire permet de comprendre la situation. Nous sommes en décembre 2020, à l'appel d'auto-

caristes indépendants, un collectif composé de TPE-PME du transport routier de voyageurs en Île-de-France, se rassemble au pied de l'immeuble Axa à Nanterre. L'objectif de ce collectif d'autocaristes – sans être représentatif de la profession – est de manifester sa colère parce que dès mars 2020, Axa s'était engagé à faire un geste commercial pour les flottes à l'arrêt. Une annonce qui n'aurait pas été suivie d'effets alors que les entreprises du TRV s'attendaient à un geste pour compenser une partie de leur manque à gagner évalué pour les autocaristes touristiques sur 2020 à plus de 75 %. Autant dire

que lors des renouvellements pour 2021, les hausses de primes, parfois de plus de 20 %, sont très mal passées auprès des professionnels. La FNTV n'a pas manqué de faire remonter ces éléments au ministre de l'Économie et des Finances Bruno Le Maire, lequel n'a pas hésité à brandir la menace d'une nouvelle taxation des assureurs s'ils ne gelaient pas les hausses tarifaires des secteurs les plus touchés, dont le TRV. « Les clients, à la suite de la Covid-19, se sont interrogés sur le fait de ne plus rouler donc de ne plus générer de sinistres, et dans le même temps de devoir subir des primes importantes voire des augmentations. Dès avril 2020, le président de la FNTV, Jean-Sébastien Barrault, et la présidente de la fédération, Florence Lustman, ont échangé pour lever ces incompréhensions. Des réunions ont eu lieu entre la FNTV, l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) et un groupement d'autocaristes indépendants, constitué de TPE-PME du TRV en Île-de-France, décrypte Christophe Delcamp, directeur adjoint des assurances de dommages et responsabilité chez France assureurs. À la suite de ces rencontres, des gestes spécifiques ont pu être faits par les assureurs, en fonction de leur propre politique de souscription, pour les entreprises de tourisme. »

« À la suite des manifestations, quelques autocaristes ont pu bénéficier d'un petit accompagnement d'Axa parce que les véhicules n'ont pas roulé », confirme Michel Seyt,

ancien président de la FNTV, qui préside aujourd'hui l'association Réunir regroupant une centaine de PME du TRV.

RATIOS EN BERNE

« La crise de la Covid-19 a été le révélateur de la situation structurelle de l'assurance des flottes pour le TPV et le TRV. Ce sont deux segments déficitaires de l'assurance des flottes automobiles, poursuit Christophe Delcamp. La problématique de ce marché, c'est que l'on est à la fois sur un risque de fréquence et un risque d'intensité. » Dans ce contexte, les professionnels s'accordent à dire qu'Axa est bien leader sur le marché des assurances d'autocars, en situation de quasi-monopole faute de combattants. « Ceux qui étaient présents sur le créneau de l'assurance des autocars se désengagent progressivement, déplore Ingrid Mareschal à la FNTV. Au fur et à mesure de l'échéance des contrats, ils ne les renouvellent pas. Covéa se désengage, Allianz et Groupama aussi. »

Les accidents graves sont-ils à l'origine de ce peu d'empressement des compagnies d'assurance ? « Le dernier grand désengagement en date est à l'initiative de Groupama-Gan ; il fait suite à la collision entre un camion semi-remorque et un autocar à Puisseguin, le 23 octobre 2015 en Gironde, une terrible tragédie qui a fait 43 victimes, des personnes âgées pour la plupart, rappelle Frédéric Domenge, coordinateur national des métiers du

Bilan 2020 de la sécurité routière du TPV

L'autocar reste un mode de transport **quatorze fois plus sûr** que l'automobile.

En 2020, **102** accidents corporels ont impliqué un autocar, soit **0,2 %** des accidents corporels. **11** personnes ont été tuées : **5** automobilistes et **6** usagers vulnérables (1 cycliste et 5 usagers de deux-roues motorisés).

En 2020, **482** accidents corporels ont impliqué un autobus, soit **1 %** des accidents corporels. **22** personnes ont été tuées dont **8** usagers de véhicules de tourisme ou utilitaires, **8** piétons, **1** cycliste, **2** usagers de deux-roues motorisés, et **3** occupants d'autobus.

(source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière)

FOCUS SUR

Une réglementation renforcée pour les autocaristes

La réglementation française est plus stricte que la réglementation européenne. Son application est contrôlée par l'utilisation d'un chronotachygraphe qui encadre strictement les temps de conduite et de repos. En outre, tous les conducteurs d'autocars sont soumis à un triptyque : examen médical obligatoire pour valider le permis de conduire (permis D) à renouveler tous les cinq ans (- de 60 ans) ou tous les ans (+ 60 ans) ; visite médicale d'information et de prévention (tous les cinq ans sauf cas particuliers) par la médecine du travail, taux d'alcoolémie contrôlé systématiquement au démarrage du véhicule par des éthylotests antidémarrage (source : FNTV).

TRV auprès de l'Organisation des transports routiers européens (OTRE), fédération professionnelle qui défend les intérêts de 250 PME. Depuis 2015, l'OTRE a fait remonter cet état de fait au ministère de l'Économie et des Finances en lui demandant de trouver une solution. Cela pose un problème de tarification et lorsque l'assureur se désengage, l'autocariste ne parvient pas à en retrouver un. Il doit faire appel à un courtier, à l'instar d'Assurever, courtier spécialisé avec lequel l'OTRE a négocié un partenariat fin 2021. »

POUR PARLER À BERCY

La négociation entre les fédérations professionnelles (FNTV, UTP) et les pouvoirs publics est en cours à Bercy depuis 2018. Les pourparlers ont été percutés par la crise sanitaire et les confinements successifs. En 2020, le transport public urbain de province a chuté de 69 % par rapport à 2019. Ainsi, le trafic de passagers pour le groupe Transdev (filiale de la Caisse des dépôts et consignations), qui exploite 20 000 bus et cars, est passé de 11 millions de passagers par jour en moyenne en 2019 à 6,2 millions en 2020 (selon le rapport public annuel de la Cour des comptes 2022). « La pandémie a eu un effet indéniable : une baisse de notre activité transport de voyageurs, une baisse de la fréquen-

tation donc moins d'accidents, confirme Belinda Albumazard, directrice assurances du groupe Transdev. Les deux dernières années ont donné du souffle aux assureurs. En conséquence, leur ratio combiné devrait s'améliorer. Est-ce que cette amélioration leur permettra de revoir leur appétit pour le risque ? »

La question est sur toutes les lèvres parce que les dirigeants d'entreprise sont dans l'expectative



« Les deux dernières années ont donné du souffle aux assureurs. En conséquence, leur ratio combiné devrait s'améliorer. »

BELINDA ALBUMAZARD
Transdev



« Pourquoi un assureur fait ce choix de sortir du TRV ? Parce que le risque n'est pas limité en montant. »

MICHEL SEYT
Réunion

» tative. « La présence d'un unique assureur nous inquiète », déplore le président de l'association Réunion Michel Seyt. Pour autant, tous les adhérents de Réunion (100 PME, soit plus de 7 000 véhicules) sont assurés chez Réunion assurances, un cabinet de courtage interne qui place la totalité du risque chez Axa. « L'assureur analyse le risque à la fois entreprise par entreprise mais aussi plus globalement, détaille Michel Seyt. Chaque année, dans le cadre des discussions classiques avec Axa, nous regardons quels sont les points d'achoppement, nous calibrons le risque, et nous négocions la prime annuelle. Nous sommes accompagnés par le cabinet Aon et cela se passe très bien. Notre inquiétude tient davantage au fait que le TRV est déjà soumis à une réglementation renforcée. Par exemple, le taux d'alcoolémie est contrôlé systématiquement par des éthylotests anti-démarrage. À la différence du transport routier de marchandises, le TRV est le seul mode de transport qui intègre cet élément de sécurité. » Sans pour autant mobiliser les porteurs de risque !

Michel Seyt souhaite que les pourparlers à Bercy aboutissent enfin pour sortir par le haut de cette situation et redynamiser le marché d'assurance. « Nous sommes dans une situation folle, tempête-t-il. Si les grandes entreprises du transport public urbain comme Transdev ou Keolis n'acceptaient pas de prendre à leur charge une partie du risque que leur taille leur permet de couvrir,

elles seraient bien en peine de faire assurer leur flotte. Ce n'est même pas une question de tarification, de rentabilité des contrats. C'est une question de risques. Pourquoi Generali a fait le choix de sortir du TRV ? Parce que le risque n'est pas limité en montant. Je pense aussi que la directive Solvabilité II, nous place dans une situation qui est en train de virer au rouge voire au noir pour le TRV. Il faut que Bercy intervienne auprès des assureurs et de la Commission européenne pour que la directive ne menace pas l'avenir d'une profession. Vous imaginez si demain un autocariste n'est plus en mesure d'assurer ses véhicules ? Nous avons besoin d'avoir en face de nous un assureur chez qui le risque est placé. C'est capital. » Existe-t-il une issue concrète et des marges de progrès ? « Comment traite-t-on la pénurie d'assureurs », interroge Belinda Albu-mazard. Comment permet-on aux entreprises petites et moyennes de faire de l'auto-assurance ? C'est tout l'objet de la réflexion menée à Bercy, avec l'Amrae notamment, pour faciliter la création de captives de ré/assurance en France. »

TRANSDEV CENTRALISE SA SOUSCRIPTION

Le groupe Transdev, dirigé par Thierry Mallet, l'actuel vice-président de l'UTP, a une activité transports pour les pouvoirs publics et les collectivités à hauteur de 95 % et pour des organismes privés à hauteur de 5 %. L'opérateur gère sa souscription de façon centralisée pour la France. « Nous négocions les contrats pour

l'ensemble de la flotte France, ce qui nous permet de rationaliser les échanges avec les assureurs et les courtiers, indique Bélinda Albu-mazard. Aujourd'hui, nous conservons une part assez importante de notre sinistralité automobile par le biais des franchises et des conservations. Il n'y a que 25 % de cette sinistralité qui est transférée à l'assureur. Transdev s'auto-assure à hauteur de 75 %. Les assureurs ont de moins en moins d'appétence pour la sinistralité de fréquence. Ils ne veulent gérer que la sinistralité d'intensité. On en prend acte. » La directrice assurances du groupe constate que la tendance observée sur le marché de l'assurance est bien antérieure à la pandémie. « Les assureurs, au niveau mondial, ont entamé une démarche de rationalisation de leurs résultats et d'amélioration de leurs ratios combinés. Il y a eu de fortes augmentations de primes et des réductions de capacités par risque souscrit. Ils n'ont en outre plus d'appétit pour la volatilité. Les assureurs ont, pour une fois, adopté une position très alignée

sur leurs objectifs de rentabilité. Ils ont tous augmenté les primes pour améliorer leur résultat », analyse-t-elle. Pour le risque RC automobile, Transdev a un partenariat avec l'assureur AIG, un acteur important dans l'assurance du TPV mais qui ne semble plus vouloir élargir son portefeuille sur ce profil d'activité, son courtier est Aon. Pour les dommages matériels à la flotte, l'assureur apériteur de Transdev est Axa XL, le courtier est WTW.

COURTIERS SPÉCIALISÉS

Certains courtiers essaient d'être créatifs afin de trouver des solutions alternatives et innovantes dans le TRV. À l'instar d'Assurever qui a négocié un partenariat avec l'organisation professionnelle OTRE. « Nous sommes un courtier spécialiste de l'assurance voyage et nous accompagnons des autocaristes familiaux comme Verbus à Rodez (flotte de 550 véhicules) et le groupe Prêt à partir (1 000 véhicules), expose Matthieu Drouet, président associé du cabinet de courtage Assurever. Nous avons

FOCUS SUR

La réforme du cadre fiscal des captives

C'est l'Amrae (Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise) qui est à l'initiative de la réforme du cadre fiscal des captives de (ré)assurance, destiné à le rendre aussi incitatif qu'au Luxembourg. « Le dossier a été notifié par la Direction générale du Trésor (DGT) à la Commission européenne afin de redonner à la place de Paris des avantages sur le provisionnement, explique Christophe Delcamp, directeur adjoint des assurances de dommages et responsabilité chez France assureurs. Avec 7 captives de réassurance domiciliées en France, alors qu'il y a plus de 50 entreprises françaises qui possèdent une captive, la France est bien en deçà de la situation du Luxembourg et de l'Irlande. Seul bémol, cette négociation sur les captives ne vise que les gros opérateurs du TPV. En conséquence, elle ne réglera pas la problématique des petits transporteurs du TRV. » Seule certitude, la France doit notifier à la Commission européenne ses intentions pour que ce dispositif permettant aux captives françaises de lisser leurs provisions dans le temps ne soit pas considéré comme une aide d'État déguisée. À la DGT, on assure que « la réforme des captives de (ré)assurance suit son cours. Le projet est désormais soumis à l'aval de la Commission européenne, avec qui le travail est engagé. La Commission européenne dictera l'agenda ». L'avis de Bruxelles pourrait intervenir au cours du premier semestre 2022. Il faudra attendre un prochain projet de loi de finances, au second semestre pour que cette réforme voit le jour.

signé fin décembre 2021 avec 70 autocaristes régionaux, ce qui représente une flotte de 4 500 véhicules. Nous travaillons essentiellement avec le représentant français d'un assureur allemand qui s'est développé outre-Rhin sur l'assurance des poids lourds. » Le partenariat avec l'OTRE est une suite logique dans la stratégie de développement du courtier. « C'est François Piot, le dirigeant du groupe Prêt à partir, qui nous a recommandé auprès de l'OTRE. Nous proposons une offre sur-mesure car les adhérents n'ont pas tous les mêmes besoins, précise le président-associé d'Assurever. Nous nous positionnons avec une logique de développement et d'horizontalité. Nous proposons des tarifs compétitifs par rapport aux tarifs du marché si la sinistralité est raisonnable. Notre vocation est de servir des autocaristes sur le voyage en leur proposant une assurance flotte et des services annexes, pour les entrepôts notamment. Pour une flotte de 100 véhicules, nous constatons en moyenne un dommage corporel grave tous les cinq ans. Un grand assureur peut prendre ce risque. » Avant de conclure : « Nous étudions la sinistralité sur les trois à cinq dernières années et organisons des visites sur sites afin de rencontrer les propriétaires dirigeants et avoir une idée par exemple de l'entretien des garages. Nous sommes à l'écoute des besoins des clients, qu'ils soient spécialisés dans le grand tourisme, dont le coût moyen d'un autocar est 300 000 € ou qu'ils fassent de la ligne régulière. Nous les accompagnons pendant cinq ans, c'est-à-dire pendant toute la durée de l'appel d'offres. »

COÛTEUSE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Pour François Piot, le PDG de Prêt à partir, agence de voyages et entreprise de TRV avec une flotte de 900 autocars, l'embellie n'est pas pour demain : « Nous sortons de deux années de crise sanitaire, la sinistralité a baissé car on n'a pas eu de tourisme. Les difficultés dans

les années à venir concernent la transition énergétique avec les bus électriques et les bus à hydrogène. Le coût d'un véhicule thermique pour l'urbain c'est 250 000 €, pour un bus électrique il faut compter 450 000/500 000 €. Les primes vont augmenter en raison de l'inflation du coût du matériel. Il serait judicieux que les assureurs se préparent à ce type de nouveaux véhicules, ce qui n'est pas le cas. » De son côté, Axa met en avant l'argument des mobilités douces. « L'assurance du transport public de voyageurs va devoir faire face à de nouveaux challenges, comme l'apparition dans nos centres urbains des nouveaux moyens de déplacement (vélos et trottinettes électriques en tête) dont l'insertion dans la circulation existante n'est pas sans conséquence sur la sinistralité caractéristique des milieux urbains et ses autres usagers comme les autobus très présents dans ces zones », indique la direction de la communication de l'assureur. Dans ce contexte, le coût du dommage corporel est devenu déterminant. « En 2020, nous avons certes un ratio sinistres à primes à 73 %, qui est revenu au niveau enregistré en 2011, mais ce n'est pas suffisant. En 2021, il est à craindre une augmentation des sinistres, compte tenu de la reprise économique et de la circulation des véhicules. Afin de maintenir une diversité des offres, il faudra revenir à des niveaux corrects de rentabilité dans les prochaines années », pronostique Christophe Delcamp chez France assureurs. Résultat, le discours sur la prévention dans les entreprises prend tout son sens. « Chaque assureur a des outils pour accompagner son client à mieux appréhender le risque flotte automobile. Cela passe de facto par l'amélioration de l'état du matériel (maintenance, réparation) et par la formation des conducteurs », poursuit Christophe Delcamp. Chez Transdev, des efforts importants sont déployés en matière de prévention du risque. « Pour « booster » la prévention des risques, nous avons

3 QUESTIONS À

CHRISTOPHE DELCAMP,
directeur adjoint des assurances
de dommages et responsabilité
chez France assureurs



<< Un marché structurellement déficitaire >>

Comment expliquer les difficultés d'assurance du transport de personnes ?

La crise de la Covid-19 a été le révélateur de la situation structurelle de l'assurance des flottes pour le TRV et le TPV, ce sont deux segments déficitaires du marché de l'assurance des flottes automobiles. Dès avril 2020, le président de la FNTV Jean-Sébastien Barrault et la présidente de la fédération, Florence Lustman, ont échangé pour comprendre ce sujet. Des réunions ont eu lieu entre la FNTV, l'UTP et un groupement d'autocaristes indépendants, constitué de TPE-PME du TRV en Île-de-France. La problématique de ce marché, c'est que l'on est à la fois sur un risque de fréquence et un risque d'intensité. Un risque de fréquence en matériel car les véhicules dans le TPV coûtent très cher, et il y a une inflation des coûts moyens du matériel qui se cumule aux sinistres corporels graves. Résultat : nous avons un effet ciseau entre cette sinistralité corporelle et cette sinistralité matérielle.

Qu'en est-il des résultats techniques ?

Le ratio sinistres à primes (S/P) de la branche flotte automobile tous confondus était de : 86 % en 2019, 86 % en 2018, 85 % en 2017, 81 % en 2016, 79 % en 2015 ; de 2011 à 2014, ce ratio a oscillé entre 73 et 74 %. En ajoutant à ces ratios les frais généraux, les frais de réassurance et de commercialisation, nous obtenons des résultats chroniquement déficitaires. Les majorations de tarifs imputées en 2020 sont venues se télescoper avec la crise de la Covid-19, d'où une forte incompréhension et une nécessité de discuter avec les entreprises du TPV/TRV. Le marché est structurellement déficitaire. Il faut aussi tenir compte des disparités inhérentes à la taille des entreprises et leurs activités et distinguer les gros opérateurs du transport urbain des petites PME du TRV. Ces dernières ont été plus fortement et plus longuement impactées par la crise sanitaire compte tenu de l'absence de touristes en France.

Le coût du corporel est-il sociétal ?

Nous avons de nouveaux préjugés qui sont reconnus par le juge ; nous constatons une forte augmentation du coût du corporel. C'est l'un des points clés à l'avenir pour les professionnels du transport de voyageurs représenté par la FNTV et l'UTP. L'inflation du corporel est factuelle, c'est un phénomène de société qui vient protéger la victime. Comment le gérer à l'avenir ? Face à cette inflation, les assureurs doivent pouvoir correctement provisionner ce risque, notamment afin de respecter leurs obligations de solvabilité. Ce provisionnement est un impératif pour assurer aux victimes d'être correctement indemnisées.

mis en place un processus tripartite avec notre assureur et notre courtier qui passe par la mise en place d'un outil d'analyse et de reporting de notre sinistralité à destination de nos entités, ce qui permet de faire un suivi fin de nos résultats, et d'ajuster entité par entité les actions de prévention en support de notre direction QSE », détaille Belinda Albumazard. Et

de préciser : « Il est difficile d'isoler la part inhérente à une politique de prévention et la part inhérente à la baisse d'activité liée à la crise sanitaire. Il nous est difficile de démontrer l'efficacité réelle des actions de prévention que nous avons instauré. Il va y avoir un stand-by, un glissement pendant encore deux ans, pour pouvoir démontrer leur efficacité. » ■