CONTRAT D'ASSURANCE ADAPTÉ A L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

2013

Guide à l'attention des autopartageurs et des assureurs

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

ADETEC

SOMMAIRE

Qu'est-ce que l'autopartage entre particuliers ? 3

Quelques caractéristiques de l'autopartage entre particuliers 4

Origine et objet de ce document 7

Les besoins de l'autopartage entre particuliers en matière d'assurance 8

Cahier des charges pour un contrat d'assurance adapté à l'autopartage entre particuliers 10

Est-il intéressant de s'inscrire sur un site de location de véhicules entre particuliers pour faire assurer l'autopartage entre particuliers ? 18

Conclusion 30

Annexes 31

Bibliographie et webographie 34

Glossaire et sigles 35

Coordonnées utiles 35

Photos de couverture : 1) Guillaume LEBORGNE (Ville Rail et Transports), 2) Claire-Ida MONNIER.

QU'EST-CE QUE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS ?

LES DIFFERENCES ENTRE L'AUTOPARTAGE ET LE COVOITURAGE

L'autopartage se différencie du covoiturage.

L'**autopartage** est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisé(s) pour des trajets différents à des moments différents.

Le **covoiturage** est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

LES TROIS FORMES D'AUTOPARTAGE

Il existe trois formes différentes d'autopartage.

L'**autopartage entre particuliers** (que nous appellerons **AEP** pour alléger la rédaction), qui fait l'objet de ce document, est le plus répandu et le moins coûteux. Il s'effectue entre amis, voisins, collègues ou proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la propriété de tous. Les différents utilisateurs du véhicule partagent les frais, généralement au prorata des kilomètres parcourus. Environ 20 000 véhicules sont partagés ainsi par quelque 70 000 personnes (estimation ADETEC, 2009).

Les **services d'autopartage** sont gérés par des sociétés spécialisées. Ils se rencontrent surtout dans les centres-villes des grandes villes. Les véhicules appartiennent au service, qui les loue à ses abonnés. Exemples : Communauto/Mobizen (Paris), Autolib (Paris), Auto'trement (Alsace). Un peu plus de 1 000 véhicules sont utilisés ainsi par quelque 20 000 abonnés.

D'apparition plus récente, la **location de véhicules entre particuliers** (que nous appellerons **LEP** pour alléger la rédaction) s'effectue par le biais de sites internet spécialisés (Voiturelib', Deways, Buzzcar, CityzenCar, etc.). Elle met en relation des personnes qui, dans la majorité des cas, ne se connaissent pas. Quelques milliers de véhicules sont inscrits sur ces différents sites.

Ces trois formes d'autopartage sont présentées de manière plus détaillée sur www.adetec-deplacements.com/les_trois_formes_d_autopartage.pdf

QUELQUES CARACTERISTIQUES DE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

INTRODUCTION

Les caractéristiques et le fonctionnement de l'AEP sont détaillés dans l'étude ***L'autopartage entre particuliers*** (www.adetec-deplacements.com/autopartage.pdf) ainsi que dans le ***Guide pratique de l'autopartage entre particuliers*** (www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf).

Nous en reprenons ici les principales caractéristiques.

DES PROFILS ET DES LIEUX DE RESIDENCE TRES DIVERS

Célibataires, couples sans enfants, couples avec enfants, les profils des autopartageurs sont très divers.

L'autopartage entre particuliers peut se faire avec des parents, des amis, des voisins, des collègues, etc. Le plus souvent, il se fait entre deux personnes ou deux familles, mais il est possible d'être plus nombreux si les usages du véhicule sont compatibles. Certains groupes d'autopartage sont formés de 5 à 10 adultes (dont des couples).

L'AEP se pratique dans **des villes et des villages de toute taille**. On en trouve même dans des hameaux de quelques maisons.

Suivant les cas, la voiture partagée peut être **la 1e ou la 2e voiture du ménage**.

Voici deux exemples d'AEP :

- Isabelle possède une voiture dont elle se sert 3 à 4 fois par semaine. Son ami François avait une vieille voiture qui est devenue hors d'usage. Comme il en a assez peu besoin, plutôt que d'acheter une nouvelle voiture, il utilise désormais celle d'Isabelle. Il participe à l'ensemble des frais, au prorata des kilomètres parcourus.
- La famille A possédait 2 voitures. Leurs voisins, la famille B n'avait qu'une voiture. Ayant besoin de temps en temps d'une seconde voiture, la famille B envisageait d'en faire l'acquisition. La famille A lui a alors proposé de partager sa seconde voiture, qu'elle utilisait très peu. La famille B a donc évité un achat superflu et les deux familles partagent maintenant la voiture de la famille A et l'ensemble des frais.

PROPRIETE DU OU DES VEHICULES

Le plus souvent, le véhicule existait avant l'autopartage et reste la propriété de son propriétaire antérieur.

Parfois, le véhicule a été acheté spécialement pour l'autopartage. Cet achat se fait alors généralement en **indivision** (= copropriété).

Plus rarement, **plusieurs véhicules** sont partagés en même temps (ex : 3 véhicules pour 6 autopartageurs). Ils peuvent soit continuer à appartenir à leurs propriétaires antérieurs, soit avoir été acquis spécialement par une structure spécifique (association, régie de quartier, office HLM, etc.).

DES MOTIVATIONS ALTRUISTES

La **motivation** du propriétaire et des autres utilisateurs du véhicule est **quadruple** :

- lien social,
- meilleure utilisation du véhicule,
- économies,
- protection de l'environnement.

UNE CONFIANCE ET UN RESPECT MUTUELS

L'autopartage entre particuliers se caractérise par une **confiance** et un **respect** mutuels.

De ce fait, chacun se sent responsable du véhicule et les accidents et dégradations sont moins fréquents que dans les autres formes d'autopartage. Plus encore, les autres conducteurs font généralement davantage attention au véhicule que s'il s'agissait du leur[1].

UNE PRATIQUE LE PLUS SOUVENT INFORMELLE

La situation la plus fréquente est le **fonctionnement informel sans structure juridique spécifique**. Elle concerne la quasi-totalité des cas où le véhicule est la propriété d'une seule personne et la plupart des cas où le véhicule est acheté en indivision.

Dans certains cas, une association loi 1901 est créée pour gérer l'AEP, par exemple quand celui-ci concerne plusieurs véhicules appartenant à des propriétaires privés différents.

LIEU DE STATIONNEMENT DU VEHICULE

Suivant les cas, le véhicule est stationné sur voirie ou dans un garage privé, au domicile de son propriétaire ou à celui du dernier utilisateur.

CONTRAT D'AUTOPARTAGE

En général, un contrat signé par tous les autopartageurs définit les **règles de fonctionnement** de l'autopartage, le rôle et les obligations de chacun, le **partage des frais**, etc. Un exemple de contrat peut être trouvé aux pages 22-27 du *Guide pratique de l'autopartage entre particuliers*, téléchargeable sur www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf

CALCUL ET PARTAGE DES FRAIS

Certains frais sont payés directement par chaque conducteur : stationnement, péages, amendes.

Les autres frais sont partagés, généralement au prorata des kilomètres parcourus. Dans tous les cas, la contribution des autopartageurs est inférieure ou égale au prix de revient réel de la voiture. Il s'agit donc bien d'une **participation aux frais** et non d'une prestation commerciale.

[1] Voir notamment les pages 73, 75-76, 81-83 et 98-99 du rapport *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2009), www.adetec-deplacements.com/autopartage.pdf

UN POTENTIEL TRES ELEVE

L'étude *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2009, www.adetec-deplacements.com/autopartage.pdf) a montré qu'environ 20 000 voitures étaient partagées ainsi, conduites par 70 000 conducteurs différents. Ces chiffres en font la forme la plus répandue d'autopartage.

Mais son potentiel est beaucoup plus élevé, car (chiffres donnés pour la France) :

1) Tout le monde n'a pas une voiture

- 5 millions de ménages (18 %) n'ont aucune voiture.
- Au total, 11 millions de ménages (40 %) ont moins de voitures que d'adultes.

2) Beaucoup de voitures roulent peu

- 5 millions de voitures (16 %) font moins de 5 000 km par an.
- 7 millions de voitures (23 %) sont utilisées moins de 3 fois par semaine.

3) Une voiture coûte cher

- Une voiture coûte en moyenne 4 350 € par an (0,34 € par km). Ce montant prend en compte tous les frais : achat du véhicule, entretien, assurance, carburant, usure...
- Ce coût va fortement augmenter dans les années à venir, notamment sous l'effet de la hausse inéluctable du prix des carburants.

ORIGINE ET OBJET DE CE DOCUMENT

L'étude réalisée en 2009 par ADETEC[2] a montré que le problème de l'assurance constitue le principal obstacle à l'autopartage entre particuliers. A ce jour encore et bien que le Code des Assurances n'y fasse pas obstacle, **il n'existe sur le marché aucun contrat adapté à cette pratique**.

Afin de favoriser la pratique de l'AEP, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du Ministère de l'Ecologie a confié une double mission à ADETEC :

- élaboration d'un **guide pratique** à l'intention des personnes intéressées par l'AEP. Ce guide est téléchargeable sur www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf,
- élaboration d'un **contrat d'assurance** adapté à cette pratique, développé dans ce document.

Des échanges avec des autopartageurs, des professionnels de l'assurance et divers acteurs des nouvelles formes de mobilité ont été réalisés tout au long de notre démarche, afin d'aboutir à un document pertinent et clair. Nous adressons nos sincères remerciements à toutes les personnes ayant apporté leur contribution.

Ce document est adapté au **contexte français**. Il ne peut pas être transposé tel quel aux autres pays, y compris les pays francophones proches (Belgique, Suisse, Luxembourg). Pour la Suisse, le lecteur est invité à consulter le *Guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse* (ATE, 2004), téléchargeable sur http://www.ate.ch/fr/ate/voiture/autopartage.html

[2] Cf. page précédente.

LES BESOINS DE L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS EN MATIERE D'ASSURANCE

ETUDE *L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS* (ADETEC, 2009)

L'étude *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2009) a fait ressortir que, vis-à-vis de l'AEP, tous les contrats existants présentent des points faibles sur un ou plusieurs des aspects suivants : bonus/malus, conducteur(s) désigné(s), responsabilité, couverture des dommages corporels… Voici quelques-uns des problèmes posés :

Bonus/malus

Le bonus/malus est affecté au véhicule et non au conducteur. De ce fait, en cas d'accident responsable dans le cadre de l'autopartage, le malus ira au véhicule et donc à son propriétaire, quel que soit l'autopartageur ayant eu l'accident.

Le malus a des impacts pendant de nombreuses années. Les conséquences financières d'un accident peuvent donc être très lourdes. Une simulation basée sur une situation courante (coefficient de départ = 0,80, cotisation de base = 500 €) a mis en évidence les éléments suivants :

- si un conducteur a un accident responsable, la cotisation est plus élevée pendant 13 ans, du fait du malus qui en découle. Il faut au total 16 ans sans accident pour arriver à 3 années consécutives au coefficient 0,50 et avoir droit au « joker[3] ». Si aucun nouvel accident ne survient pendant ces 16 ans, le surcoût total pour le propriétaire est de 1 091 €.
- si un deuxième accident responsable survient pendant ces 16 ans, la cotisation est plus élevée pendant 18 ans, le surcoût total pour le propriétaire est de 1 840 €, soit 749 € de plus qu'avec un seul accident et il faut au total 21 ans pour avoir droit au « joker ».

L'imputation du malus au propriétaire du véhicule est inadaptée à l'autopartage. En outre, les sommes en jeu et les échelles de temps sont dissuasives.

Conducteurs désignés

Les autopartageurs souhaitant faire figurer tous les noms sur le contrat d'assurance rencontrent de grosses difficultés.

Les compagnies fixent des conditions restrictives, par exemple pour l'une d'entre elles :

- avoir plus de 3 ans de permis,
- avoir une utilisation « ponctuelle » du véhicule (le terme « ponctuelle » ne faisant l'objet d'aucune définition précise),
- être assuré comme conducteur principal ou régulier[4] d'un autre véhicule (ce qui est rarement le cas des autopartageurs, par la force des choses).

En outre, comme toute personne non assurée pendant plus de 3 ans, un autopartageur dont le nom ne figure pas sur le contrat d'assurance ne pourra pas garder son bonus antérieur et devra repartir avec un coefficient de 1,00 s'il a pratiqué l'autopartage pendant plus de 3 ans sans être assuré par ailleurs pour un autre véhicule.

---

[3] Quand un véhicule est au coefficient 0,50 depuis au moins 3 ans, le premier accident responsable ne génère pas de malus.

[4] Un conducteur régulier (on parle aussi de conducteur secondaire) est un conducteur inscrit au contrat d'assurance, juste après le conducteur principal. A l'inverse, on qualifie de conducteurs occasionnels les conducteurs non inscrits au contrat d'assurance.

CONCERTATION AVEC LES AUTOPARTAGEURS (2011)

Au 2e semestre 2011, nous avons mené une concertation avec des personnes faisant de l'autopartage entre particuliers et des personnes intéressées par cette pratique, afin d'identifier de manière plus précise leurs besoins en matière d'assurance. En voici la liste :

- **Dissocier dans le contrat véhicule et conducteurs**.
- **Un bonus/malus par conducteur**. En cas d'accident, affecter le malus au conducteur ayant eu l'accident et non au conducteur principal.
- Ne pas limiter le **nombre de conducteurs** inscrits au contrat.
- Pour chaque conducteur, fixer la cotisation en fonction de son **risque individuel** (qui peut être calculé à partir du nombre de points de permis restants, de l'historique de son bonus/malus sur les dernières années et de l'ancienneté de son permis).
- **Voir son bonus/malus évoluer** même après 3 ans sans être personnellement assuré pour un véhicule.
- Les autopartageurs doivent être couverts de la même manière que le conducteur principal pour les **dommages corporels et matériels**.
- Ils doivent également avoir la même **franchise**.
- Reconnaissance de l'AEP par les compagnies d'assurance (formulaire type, statut particulier, réduction tarifaire éventuelle, possibilité d'appartenir à plusieurs groupes d'autopartage).

CAHIER DES CHARGES POUR UN CONTRAT D'ASSURANCE ADAPTE A L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

INTRODUCTION

Les pages qui suivent ont une double fonction. **Pour les assureurs**, elles constituent le **cahier des charges** à remplir pour proposer un contrat adapté à l'AEP. **Pour les autopartageurs**, elles constituent un **mémento**, permettant de vérifier l'adéquation de chaque contrat d'assurance aux besoins de leur propre groupe d'autopartage.

Dans un souci de simplicité et de clarté, nous nous concentrons sur la configuration la plus courante : **autopartage avec un seul véhicule et un seul propriétaire**. La formulation devra être légèrement adaptée pour les autopartages en indivision. De leur côté, les autopartages regroupant plusieurs véhicules pourront soit assurer chaque véhicule séparément, soit trouver auprès d'un assureur des solutions plus proches de leurs spécificités et incluant les critères listés ci-après. Enfin, pour les conducteurs déjà assurés pour un autre véhicule, la solution réside dans une refonte des contrats d'assurance, permettant d'être assuré non seulement pour l'usage de son propre véhicule mais aussi pour la conduite d'autres véhicules, refonte que nous n'aborderons pas ici car elle dépasse largement le cadre de l'autopartage.

Pour chaque volet, nous définissons les points à inclure dans un contrat d'assurance adapté à l'autopartage entre particuliers (**cahier des charges**) et donnons, à titre indicatif, un **exemple de rédaction**.

CONTEXTE

L'AEP présente un **risque réduit** pour le propriétaire du véhicule et pour l'assureur. En effet, comme l'a montré l'étude *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2009), la relation de confiance entre le propriétaire du véhicule et le conducteur amène généralement ce dernier à faire davantage attention que s'il s'agissait de son propre véhicule, en termes de conduite, de sécurité, de propreté…

L'AEP se rapproche donc de l'usage familial du véhicule et doit donc être traité de la même manière. C'est pourquoi, dans les pages qui suivent, nous avons fait le choix de présenter un **contrat d'assurance unique pour l'ensemble des autopartageurs**, y compris le conducteur principal.

Il est toutefois envisageable de prévoir un contrat spécifique pour les conducteurs autres que le conducteur principal, qui se substitue à l'assurance de ce dernier pendant l'utilisation du véhicule. Cette solution, adoptée par les services de location de véhicules entre particuliers (LEP), est présentée au chapitre suivant. Nous verrons qu'elle présente un certain nombre de contraintes pour l'AEP, dont certaines apparaissent difficiles à résoudre.

CONDITIONS PORTANT SUR LE VEHICULE

Il est souhaitable de **ne pas limiter l'assurance de l'autopartage aux voitures**, pour les raisons suivantes :

- certains autopartages se font avec des petits véhicules utilitaires, des camping-cars, des camionnettes,
- 38 % des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes (utilitaires légers, qu'il est possible de conduire avec un permis B) sont conduits par des particuliers[5].

[5] Source : enquête quinquennale du Ministère des Transports, 2010.

Il est possible d'exclure ou de **limiter l'accès de certains véhicules coûteux et/ou générant un sur-risque**, en particulier :

- les voitures dépassant une certaine puissance administrative (ex : 13 CV[6]),
- les véhicules dont la valeur argus dépasse un certain montant (ex : 40 000 €), soit en les excluant purement et simplement, soit en limitant le montant des dommages couverts.

En revanche, il est impératif de ne fixer **aucune limite sur l'âge et le kilométrage du véhicule**. En effet, 35 % des voitures françaises ont plus de 10 ans[7] et ce taux est proche de 50 % pour les voitures partagées.

Enfin, il est souhaitable que l'assurance couvre les remorques, voire les caravanes.

Exemple de rédaction

Les véhicules couverts par l'assurance sont les suivants :

- *voitures particulières dont la puissance fiscale est inférieure ou égale à 13 CV,*
- *utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes),*
- *camping-cars,*
- *voitures sans permis,*
- *remorques porteuses de moins de 751 kg.*

Pour les véhicules dont la valeur argus dépasse 40 000 €, les dommages au véhicule sont plafonnés à 40 000 €.

CONDITIONS PORTANT SUR LE CONDUCTEUR PRINCIPAL

Le **conducteur principal** n'est pas forcément le propriétaire du véhicule. Il peut en être le conjoint, le partenaire pacsé ou le concubin, un descendant (enfants, petits-enfants), etc. Le conducteur principal du véhicule devra avoir l'accord écrit du **propriétaire du véhicule** pour faire de l'AEP.

A minima, le conducteur principal sera assuré selon les mêmes critères et conditions que s'il n'y avait pas d'autopartage. Il pourra éventuellement bénéficier de conditions plus favorables, par exemple avec une réduction tarifaire en fonction du kilométrage effectué.

Exemple de rédaction

Le conducteur principal du véhicule est titulaire de la carte grise du véhicule ou dispose de l'autorisation écrite du titulaire de la carte grise pour faire de l'autopartage entre particuliers avec les conducteurs listés ci-après. Une nouvelle autorisation écrite est nécessaire pour chaque nouveau conducteur rejoignant le groupe d'autopartage.

CONDITIONS PORTANT SUR LES AUTRES AUTOPARTAGEURS

Tous les autres autopartageurs doivent être inscrits sur le contrat comme conducteurs réguliers, ce qui permet de les assurer de manière permanente sans qu'ils aient à déclarer chaque utilisation du véhicule. L'assurance ne doit pas trop limiter le nombre maximal de conducteurs réguliers, certains autopartages regroupant une dizaine de conducteurs.

Tous les **permis valides en France** doivent être acceptés, en particulier les permis obtenus dans d'autres pays de l'Union Européenne.

---

[6] Les voitures particulières de 14 CV et plus représentent seulement 1 % du parc automobile (source : Ministère des Transports, 2010).
[7] Sources : Ministère des Transports et Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.

Sauf exception, il est recommandé de ne pas exclure les **conducteurs présentant un sur-risque** (conducteurs jeunes, ayant perdu des points de permis, ayant eu un accident responsable au cours des dernières années[8] et/ou ayant un bonus/malus élevé) mais plutôt de faire payer un **tarif plus élevé** au groupe (en indiquant le détail du coût par conducteur) et/ou de prévoir des franchises plus élevées pour les conducteurs présentant un sur-risque.

Enfin, afin de formaliser l'autopartage, il est préconisé de fournir à l'assureur le **contrat d'autopartage** signé par tous les conducteurs, voire de le lui faire signer. Un exemple de contrat est présenté dans le *Guide pratique de l'autopartage entre particuliers* www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf

Exemple de rédaction

Les conducteurs inscrits au contrat sont les suivants : …

Ces conducteurs sont titulaires d'un permis de conduire autorisant à conduire en France, en cours de validité. Ils ont signé avec le conducteur principal (et le propriétaire du véhicule, si celui-ci n'en est pas le conducteur principal) un contrat d'autopartage accepté par l'assureur, conforme à l'exemple présenté dans le Guide pratique de l'autopartage entre particuliers www.adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf

Une surcotisation est appliquée pour les conducteurs présentant un sur-risque selon les critères et barèmes suivants : … (à définir par la compagnie ou la mutuelle d'assurance).

CONDITIONS PORTANT SUR L'UTILISATION DU VEHICULE

Il est recommandé de ne pas limiter l'assurance aux **usages privés** du véhicule, même si celui-ci inclut les trajets domicile-travail, et de permettre *a minima* un usage ponctuel à titre **professionnel**, en définissant précisément ce caractère ponctuel (ex : maximum 20 jours par an). Au besoin, l'usage professionnel pourra être rendu possible sans limitation, moyennant une surcotisation.

Dans un souci de cohérence, la garantie doit s'exercer dans tous les pays habituellement couverts par l'assureur pour les assurés individuels (en général il s'agit de l'ensemble des pays figurant sur la carte internationale d'assurance, également appelée carte verte).

Exemple de rédaction

L'usage à titre privé Trajet - Travail est couvert sans limite pour tous les conducteurs inscrits au contrat.

L'usage à titre professionnel est couvert dans la limite de 20 jours par an et par conducteur [en option : moyennant une surcotisation de …[9]].

La garantie s'exerce dans les 27 pays de l'Union Européenne, Andorre, la Croatie, l'Islande, la Norvège et la Suisse, tels que mentionnés sur la carte internationale d'assurance.

[8] En l'état actuel, cette information n'est disponible que pour les accidents survenus en tant que conducteur inscrit sur le contrat d'assurance d'un véhicule. Tout accident d'un autre conducteur est en effet imputé au véhicule et donc au conducteur principal.

[9] Il peut ne pas être prévu de surcotisation pour les déplacements professionnels occasionnels, comme le font déjà certains assureurs pour les conducteurs principaux.

RESPONSABILITE CIVILE ENVERS LES TIERS

La responsabilité civile envers les tiers est la seule assurance automobile obligatoire.

Concernant l'autopartage, elle doit s'exercer exactement de la même manière et selon les mêmes conditions que pour les véhicules non autopartagés, notamment pour le montant des dommages corporels et matériels couverts, l'assistance juridique et une éventuelle franchise. Il est recommandé de prévoir une couverture illimitée pour les dommages corporels et matériels.

Comme indiqué plus haut, les conducteurs présentant un sur-risque (conducteurs jeunes, ayant perdu des points de permis, ayant eu un accident responsable au cours des dernières années et/ou ayant un bonus/malus élevé) pourront éventuellement se voir appliquer une franchise plus élevée.

Exemple de rédaction

[Calquer la rédaction sur celle du contrat d'assurance automobile individuel.]

Facultatif : une franchise plus élevée est appliquée aux conducteurs présentant un sur-risque selon les critères et le barème suivants : … (à définir par la compagnie ou la mutuelle d'assurance).

GARANTIE CORPORELLE DU CONDUCTEUR

La plupart des compagnies d'assurance proposent une garantie corporelle du conducteur. Celle-ci est généralement optionnelle. Suivant les cas, elle couvre seulement le conducteur ou tous les membres du foyer (qu'ils soient conducteurs ou passagers), est valable à l'étranger ou non, est valable uniquement pour le véhicule assuré ou pour tout véhicule, etc.

Il est souhaitable que cette garantie s'applique selon les mêmes modalités à l'ensemble des conducteurs de l'autopartage et, le cas échéant, aux membres de leur foyer. Toutefois, pour les conducteurs autres que le conducteur principal, la garantie pourra être limitée au véhicule partagé, afin d'éviter les abus[10].

Par ailleurs, les conducteurs présentant un sur-risque pourront éventuellement se voir appliquer une franchise plus élevée.

Exemple de rédaction

La garantie corporelle s'applique :

- *au conducteur principal du véhicule [et, le cas échéant, aux membres de son foyer], selon les modalités suivantes : …*
- *aux autres conducteurs inscrits au contrat [et, le cas échéant, aux membres de leur foyer], selon les mêmes modalités, en la limitant toutefois au véhicule partagé.*

[Calquer la suite de la rédaction sur celle du contrat d'assurance automobile individuel.]

Facultatif : une franchise plus élevée est appliquée aux conducteurs présentant un sur-risque selon les critères et le barème suivants : … (à définir par la compagnie ou la mutuelle d'assurance).

[10] Ex : conducteur s'inscrivant à un groupe d'autopartage uniquement pour bénéficier de la garantie corporelle et conduisant d'autres véhicules que le véhicule partagé.

DOMMAGES AU VEHICULE

Les dommages au véhicule doivent être couverts de la même manière et avec les mêmes franchises que pour les véhicules non autopartagés.

Même si cette garantie est facultative, il est recommandé aux groupes d'autopartage de la souscrire si la valeur actuelle du véhicule dépasse un certain montant (ex : 2 000 €). A défaut, le conducteur d'un accident responsable devra prendre à sa charge les frais de réparation du véhicule, voire indemniser le propriétaire à hauteur de la valeur vénale si les réparations dépassent ce montant (ou de la valeur de remplacement si le véhicule est ancien).

Comme indiqué plus haut, les conducteurs présentant un sur-risque pourront éventuellement se voir appliquer une franchise plus élevée.

Exemple de rédaction

[Calquer la rédaction sur celle du contrat d'assurance automobile individuel.]

Facultatif : une franchise plus élevée est appliquée aux conducteurs présentant un sur-risque selon les critères et le barème suivants : … (à définir par la compagnie ou la mutuelle d'assurance).

ASSISTANCE

La garantie d'assistance doit s'exercer selon les mêmes critères et avec les mêmes modalités que pour les véhicules non autopartagés. L'assistance peut ainsi être limitée aux véhicules pas trop anciens (ex : 15 ans) et/ou n'ayant pas dépassé un certain kilométrage (ex : 150 000 km).

Il est toutefois à souligner que, si les véhicules partagés sont plus anciens que la moyenne, ils roulent moins et sont mieux entretenus, car leur propriétaire se sent responsable vis-à-vis des autopartageurs qui lui accordent leur confiance. Il peut aussi, dans certains cas, faire appel aux compétences de certains d'entre eux pour optimiser l'entretien du véhicule. Le risque de panne est donc plus faible que pour les véhicules d'âge et de kilométrage équivalents. De ce fait, les assureurs peuvent être amenés à proposer des conditions moins restrictives pour les véhicules partagés que pour les autres véhicules.

Exemple de rédaction

[Calquer la rédaction sur celle du contrat d'assurance automobile individuel.]

BONUS/MALUS

Contexte actuel

Nous nous intéressons aux autopartages dont les **conducteurs secondaires ne sont pas assurés par ailleurs pour un véhicule personnel**, qui constituent de loin le cas le plus fréquent.

Certaines compagnies d'assurance permettent à tous les conducteurs inscrits nominativement sur le contrat d'assurance de bénéficient d'un bonus/malus. Cette modalité est utilisée généralement pour le conjoint, voire les enfants.

Le bonus/malus évolue ensuite en fonction des **accidents responsables du véhicule, quel que soit le conducteur en cause**.

Pour illustrer cela, prenons pour exemple un autopartage entre trois personnes, Olivier (conducteur principal), Marie et Nicolas, bénéficiant au démarrage de l'autopartage des bonus/malus suivants : 1,00, 0,80 et 0,90 et conduisant régulièrement le véhicule. Suivons l'évolution de leurs bonus/malus jusqu'à la survenue d'un accident :

Année	Accidents responsables	Conséquence sur le bonus/malus de chaque conducteur	Olivier	Marie	Nicolas
0			1,00	0,80	0,90
1	Aucun	Les 3 conducteurs gagnent 5 % sur leur bonus/malus : 1,00 x 0,95 = 0,95 0,80 x 0,95 = 0,76 0,90 x 0,95 = 0,85	0,95	0,76	0,85
2	Aucun	Les 3 conducteurs gagnent de nouveau 5 % sur leur bonus/malus	0,90	0,72	0,80
3	1 (Nicolas)	Les 3 conducteurs perdent 25 % sur leur bonus/malus : 0,90 x 1,25 = 1,12 0,72 x 1,25 = 0,90 0,80 x 1,25 = 1,00	1,12	0,90	1,00

Plusieurs documents présentés en bibliographie, à la fin de ce document, expliquent les modalités de calcul du bonus-malus.

Conducteur principal

Dans le cas de l'AEP, le bonus/malus du conducteur principal ne doit pas être affecté si un autre conducteur inscrit au contrat a un accident responsable avec le véhicule. **Seuls les accidents dont il est lui-même responsable doivent lui être imputés**. Ce point est **primordial**.

Autres conducteurs inscrits au contrat d'assurance

Solution à privilégier

La solution à privilégier est que **le bonus/malus des autres conducteurs évolue en fonction de leur propre accidentalité.**

Plusieurs mesures complémentaires sont envisageables afin d'éviter que des personnes ne s'inscrivent dans un groupe d'autopartage uniquement pour obtenir du bonus, sans conduire le véhicule :

- limiter le nombre de conducteurs inscrits sur le contrat (NB : comme indiquée plus haut, cette limite ne doit pas être trop basse car certains groupes d'autopartage regroupent une dizaine de conducteurs),
- limiter le bonus aux personnes conduisant le véhicule de manière régulière, en indiquant une fréquence minimale (ex : 10 fois par an) et/ou un kilométrage minimal (ex : 1 000 km par an). Les autopartageurs peuvent apporter à l'assureur la preuve de cet usage minimal en fournissant la comptabilité de l'autopartage (kilomètres effectués par chacun et calcul des frais), certifiée conforme et signée par tous les conducteurs.

Pour illustrer nos préconisations, prenons le même exemple que ci-dessus et suivons l'évolution des bonus/malus sur la même période (les différences par rapport au tableau précédent apparaissent en gras) :

Année	Accidents responsables	Conséquence sur le bonus/malus de chaque conducteur	Olivier	Marie	Nicolas
0			1,00	0,80	0,90
1	Aucun	Les 3 conducteurs gagnent 5 % sur leur bonus/malus	0,95	0,76	0,85
2	Aucun	Les 3 conducteurs gagnent de nouveau 5 % sur leur bonus/malus	0,90	0,72	0,80
3	1 (Nicolas)	**Olivier et Marie gagnent 5 % sur leur bonus/malus.** Seul Nicolas perd 25 % sur le sien.	**0,85**	**0,68**	1,00

Solution alternative

A défaut, on peut prévoir la neutralisation du bonus/malus des autres conducteurs, comme pour la location entre particuliers, la location commerciale, les flottes d'entreprises… Toutefois, l'expérience montre que l'absence de malus est génératrice d'une sur-accidentalité. Cette sur-accidentalité serait probablement moindre avec l'AEP, du fait de la confiance et de la responsabilisation mutuelles des autopartageurs.

Conducteur non inscrit au contrat d'assurance

Si le véhicule est conduit par une personne non inscrite au contrat d'assurance, en cas d'accident responsable de cette dernière, le malus sera imputé au conducteur principal, comme dans toute situation de prêt de véhicule. Tel sera le cas y compris si la personne participe aux frais ou si le volant lui est confié par un autre autopartageur.

C'est pourquoi la conduite du véhicule par une tierce personne ne doit se faire qu'avec l'accord explicite (de préférence écrit) du conducteur principal.

QUANTIFICATION DU RISQUE

Les assureurs peuvent se lancer sur le marché de l'autopartage entre particuliers avec un **risque financier limité**, étant donné :

- la sinistralité probablement plus faible, déjà évoquée dans ce chapitre,
- le soin accordé au véhicule par les autopartageurs, davantage que s'il s'agissait de leur propre véhicule,
- la relation entre le propriétaire et ses autopartageurs, qui va bien au-delà du partage du véhicule et repose sur une confiance et un respect mutuels,
- la stabilité des groupes d'autopartage,
- le nombre encore limité de véhicules partagés ainsi (environ 20 000 sur 30 millions, soit 0,07 %).

Cela permet aux assureurs de tester leurs outils et de recueillir des données spécifiques sur la sinistralité des autopartageurs, afin de caler leur modèle et leurs tarifs.

Le sur-risque éventuel lié à certaines populations (conducteurs néophytes, malus, retrait de points…) est relativement facile à quantifier grâce aux données statistiques dont disposent les assureurs et peut être répercuté sur les tarifs et/ou sur la franchise. Par ailleurs, l'exclusion des véhicules coûteux et/ou particulièrement accidentogènes (voitures puissantes, par exemple) permet de minimiser fortement le risque global.

TARIF

Par rapport aux contrats « classiques » de l'assurance automobile individuelle, certains des points listés dans ce chapitre peuvent avoir des incidences sur le tarif du contrat.

Suivant les cas, les réponses peuvent être variées et certaines d'entre elles ont déjà été évoquées dans les pages qui précèdent (franchise différenciée suivant le niveau de risque de chaque conducteur, bonus/malus individuel…).

En complément et si un tel surcoût peut être justifié, il est envisageable de facturer aux groupes d'autopartage des frais complémentaires très modérés, liés au travail spécifique que le suivi de l'autopartage impose à l'assureur (vérification du contrat signé entre les autopartageurs, gestion des évolutions du groupe d'autopartage, gestion du bonus/malus individuel…).

A l'inverse, eu égard au caractère citoyen et écologique de l'AEP, les assurances peuvent faire un geste commercial, en prenant à leur charge de tels frais voire en accordant des réductions aux groupes d'autopartage.

EST-IL INTERESSANT DE S'INSCRIRE SUR UN SITE DE LOCATION DE VEHICULES ENTRE PARTICULIERS POUR FAIRE ASSURER L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS ?

INTRODUCTION

Tous les sites de location de véhicules entre particuliers (LEP) incluent dans leur prestation une assurance se substituant à celle du propriétaire du véhicule pendant la durée de la location.

Ces assurances peuvent répondre, au moins partiellement, aux besoins des groupes faisant de l'AEP. Certains groupes peuvent donc s'inscrire sur de tels sites internet pour en bénéficier. C'est pourquoi il est intéressant d'analyser les modalités de fonctionnement et les contrats d'assurance de ces sites internet et leur adéquation à l'AEP.

A cet effet, nous avons sélectionné 8 services de LEP, faisant appel à 4 assureurs différents. En voici la liste, par ordre alphabétique :

Nom du service	Site internet	Assureur
Buzzcar	www.buzzcar.com/fr	MTA (Mutuelle des Transports Assurances)
CityzenCar	fr.cityzencar.com	MTA (Mutuelle des Transports Assurances)
Deways	www.deways.com	MACIF
Koolicar	www.koolicar.com	MAIF
Livop	www.livop.fr	MMA
Mavoiturealouer.com	www.mavoiturealouer.com	MMA
Voiturelib	www.voiturelib.com	MMA
Ouicar (ex Zilok)	www.ouicar.fr	MMA

L'analyse a été réalisée à partir des données accessibles en septembre 2012 sur les sites internet de ces services et, dans une moindre mesure, directement auprès de leurs gestionnaires. Une mise à jour a été effectuée en février 2013, suite à la transmission de données complémentaires par certains opérateurs. Pour Koolicar, le projet et son assurance étant en cours de calage, plusieurs données sont absentes.

Chaque service de LEP offre des prestations différentes, orientées vers certaines catégories de clientèle. Par exemple, tel service construit une partie de son argumentaire sur la communauté et la convivialité et s'adresse à une clientèle jeune. Tel autre communique plutôt sur la sélection très exigeante des conducteurs et des véhicules et touchera une clientèle recherchant davantage de sécurité.

Notre objectif n'est pas d'effectuer un classement entre les services de LEP (comme pourrait le faire une association de consommateurs, par exemple), mais plutôt de **définir l'adéquation de chacun d'entre eux à l'AEP, du point de vue des modalités de fonctionnement et de l'assurance**, et de fournir aux autopartageurs un outil d'analyse en fonction des caractéristiques de leur groupe d'autopartage.

Pour alléger la rédaction, nous employons les termes suivants :

- service / site, pour le service / le site de LEP,
- loueur, pour la personne donnant à louer un véhicule (généralement le propriétaire, parfois le conducteur principal désigné sur la carte d'assurance),
- locataire, pour la personne recevant l'usage d'un véhicule par le contrat de location.

FIXATION DU PRIX DE LOCATION ET REMUNERATION DU SERVICE

Service et assureur	Qui choisit le prix de location ?	Sur quelle(s) base(s) est calculé ce prix ?	Rémunération du service + assurance		
			Taux	Payée par	Surcoût pour le conducteur en AEP[11]
Buzzcar / MTA	Le loueur	Durée (jours ou heures) + distance	35 % dont 19 % pour l'assurance	Le loueur	54 %
CityzenCar / MTA	Le loueur	Durée (facultatif) + distance	Abonnement 69 € par an + 2,54 €/24h + 0,12 €/km (0,10 €/km à partir du 201e km) ⇨ 35 à 80%[12]	Le locataire	35 à 80 %
Deways / MACIF	Prix suggéré par le service, mais laissé au choix du loueur	Durée + distance	26 %	Le loueur	35 %
Koolicar / MAIF	Le service	Durée + distance	En cours de définition		
Livop / MMA	?	Durée + distance	40 %	Le loueur	71 %
MVAL / MMA	Le loueur	Durée (jours) + distance	25 %	Le loueur	33 %
Voiturelib / MMA	Le loueur	Distance	30 %	Le loueur	41 %
Ouicar / MMA	Prix suggéré par le service, mais laissé au choix du loueur	Durée (jours) + distance	30 % Forfait mini : 1 jour, 100 km	Le loueur	41 à 900 %[13]

Dans au moins 6 cas sur 8, le **prix de location** est défini par le loueur du véhicule, ce qui est compatible avec l'AEP.

Concernant la **base de calcul**, seul Voiturelib calcule le prix uniquement en fonction du **kilométrage**. Cette formule est la plus adaptée à l'autopartage entre particuliers. Les autres sites imposent une tarification incluant également la **durée de location**. Toutefois, il est parfois possible de mettre 0 dans la case correspondant au tarif à la durée[14]. Pour Ouicar, il est imposé un forfait minimal d'un jour, avec 100 km inclus. Cette formule peut générer un prix au kilomètre élevé pour les trajets courts.

Comparativement à l'AEP sans intermédiaire, la rémunération du service (qui inclut l'assurance) génère pour le conducteur un **surcoût de 33 à 900 %**. Autrement dit, quand le propriétaire touche 1 €, le conducteur doit payer entre 1,33 € et 10 €. Ces taux peuvent être **rédhibitoires** pour les personnes faisant de l'AEP. Les taux les plus bas sont atteints par Mavoiturealouer.com, Deways. Le maximum est atteint sur Ouicar pour les courtes distances.

Enfin, certains services installent une « **box** » (boîtier) dans le véhicule, permettant par exemple de suivre les locations, d'éviter l'échange de clés, de protéger le véhicule contre le vol et de le géolocaliser facilement. Suivant les cas, l'installation de ce boîtier est obligatoire (Koolicar, Livop) ou facultative (CityzenCar).

[11] Exemple de calcul dans le cas où la commission est payée par le loueur (Buzzcar, 35 %) : 100 / (100 - 35) = 1,54. Le surcoût est de 54 % (quand le loueur touche 1 €, le locataire paye 1,54 €).
[12] Calcul fait sur une trentaine d'exemples représentatifs.
[13] Calcul fait sur une trentaine d'exemples représentatifs, en tenant compte de la facturation d'un forfait minimal de 100 km. Par exemple, avec un forfait 1 jour / 100 km à 23 €, le conducteur paiera 23 €, même s'il fait seulement 10 km. A titre de comparaison, dans un AEP sans intermédiaire basé sur un coût de 0,25 €, il aurait payé seulement 2,50 € au propriétaire du véhicule.
[14] Cas de CityzenCar et peut-être d'autres sites, mais nous n'avons pas pu le vérifier pour tous car, sur certains sites, l'information apparaît seulement à la fin de la procédure d'inscription du propriétaire et de son véhicule.

POSSIBILITE DE LIMITER LA LOCATION AU GROUPE D'AUTOPARTAGE

Service et assureur	Possibilité de ne pas être visible des autres utilisateurs du site	Possibilité de refuser une demande de location sans être pénalisé	Possibilité d'adapter le tarif en fonction du locataire
Buzzcar / MTA	Non	Oui	Non
CityzenCar / MTA	Oui	Non	Non
Deways / MACIF	Oui	Oui	Non
Koolicar / MAIF	Oui	Non	Non
Livop / MMA	Non	Non	Non
MVAL / MMA	Non	Non	Non
Voiturelib / MMA	Non	Non	Oui
Ouicar / MMA	Non	Oui	Non

Trois sites (CityzenCar, Deways, Koolicar) permettent de ne pas être visibles des autres utilisateurs du site et donc de limiter la location aux autres membres du groupe d'autopartage.

Trois sites (Buzzcar, Deways et Ouicar) permettent de refuser une location sans pénalité financière ni inscription d'une mauvaise appréciation sur le « profil » du loueur. Enfin, un site (Voiturelib) permet d'adapter le tarif en fonction de critères tels que le locataire ou la durée de location.

CONDITIONS PORTANT SUR LE VEHICULE

Service et assureur	Type	Catégorie	Puissance fiscale maxi	Valeur maximale	Age et km maxi
Buzzcar / MTA	• Voiture particulière • Utilitaire léger • Voiture sans permis • Camping-car	Sans restriction	Sans restriction	230 000 € (valeur à neuf)	Sans restriction
CityzenCar / MTA	Toutes les voitures du permis B, y compris les utilitaires	Sans restriction	Sans restriction	Dommages au véhicule plafonnés à 50 000 €	Sans restriction
Deways / MACIF	Voiture particulière uniquement	Exclus : cabriolet et véhicule à caractère sportif.	• 9 CV. • Sans limite pour monospace et coupé-cabriolet.	30 000 € (valeur à neuf)	10 ans
Koolicar / MAIF	Voiture particulière uniquement	En cours de définition	En cours de définition	En cours de définition	En cours de définition
Livop / MMA	Voiture particulière uniquement ? (le site parle de voiture, sans plus de détail)	?	?	20 000 € (valeur argus)	10 ans 100 000 km
MVAL / MMA	Voiture particulière uniquement	Sans restriction	Sans restriction	Dommages au véhicule plafonnés à 40 000 €	Sans restriction
Voiturelib / MMA	• Voiture particulière • Utilitaire léger dont le PTAC est inférieur à 2,3 tonnes	Exclus : véhicules de sport et de luxe.	13 CV	Dommages au véhicule plafonnés à 40 000 €	Sans restriction
Ouicar / MMA	Voiture particulière uniquement	Exclus : véhicules de sport et de luxe.	14 CV	Dommages au véhicule plafonnés à 40 000 €	Sans restriction

Environ la moitié des services n'assurent que les voitures particulières, d'autres limitent l'âge, la puissance voire le kilométrage du véhicule. La limitation de l'âge et du kilométrage a pour but d'éviter que des personnes peu scrupuleuses ne louent des véhicules tombant facilement en panne, avec des incidences fortes sur le coût de l'assistance. Cette précaution est compréhensible dans le cas de la LEP. En revanche, elle ne correspond pas au contexte de l'AEP où la confiance et la responsabilité mutuelles prévalent.

Pour ce critère, seulement 3 services apparaissent adaptés à l'AEP : Buzzcar / MTA, CityzenCar / MTA et Voiturelib / MMA.

CONDITIONS PORTANT SUR LE LOUEUR DU VEHICULE

Service et assureur	Qui peut être le loueur le véhicule ?	Conditions éventuelles
Buzzcar / MTA	• Le propriétaire. • Le conducteur principal figurant sur le certificat d'assurance (avec l'accord du propriétaire).	
CityzenCar / MTA	• Le propriétaire. • Le conducteur principal figurant sur le certificat d'assurance (avec l'accord du propriétaire).	Résidant en France métropolitaine
Deways / MACIF	• Le propriétaire.	
Koolicar / MAIF	• Le propriétaire.	
Livop / MMA	• Le propriétaire.	
Mavoiturealouer.com / MMA	• Le propriétaire.	21 ans et 2 ans de permis minimum
Voiturelib / MMA	• Le propriétaire.	21 ans et 2 ans de permis minimum
Ouicar / MMA	• Le propriétaire.	

6 services limitent la mise en location au propriétaire du véhicule, en restreignant généralement cette notion aux personnes physiques. Certains groupes d'AEP ne pourraient donc pas y adhérer, par exemple quand le véhicule est possédé par un parent d'un des autopartageurs (cas de 2 des 20 groupes analysés dans l'étude réalisée par ADETEC en 2009) ou par une association créée à cet effet (véhicule acheté en commun).

CONDITIONS PORTANT SUR LE LOCATAIRE DU VEHICULE

Service et assureur	Age mini	Ancienneté du permis	Antériorité accidents	Points de permis	Autres
Buzzcar / MTA	21 ans	≥ 2 ans	Pas d'accident responsable depuis 3 ans	Pas de retrait de permis depuis 3 ans	Plusieurs conducteurs remplissant les conditions ci-avant peuvent être couverts (à spécifier lors de la location)
CityzenCar / MTA	/	/	/	/	Résidant en France métropolitaine
Deways / MACIF	21 ans	> 2 ans	/	/	
Koolicar / MAIF	/	≥ 5 ans	Aucun sinistre avec circonstance aggravante depuis 3 ans.	• Au minimum 9 points sur le permis. • A défaut, aucune infraction valant plus de 2 points au cours des 12 derniers mois.	• Au maximum un événement assurance depuis 5 ans. • Aucune résiliation par le dernier assureur depuis 3 ans.
Livop / MMA	21 ans	≥ 2 ans	Pas d'accident corporel responsable depuis 5 ans	/	/
MVAL / MMA	21 ans (27 ans pour les véhicules ≥ 14 CV)	≥ 2 ans	/	/	Le locataire doit être déjà assuré pour un véhicule
Voiturelib / MMA	21 ans (25 ou 28 ans pour certaines voitures haut de gamme)	≥ 2 ans	/	/	Plusieurs conducteurs remplissant les conditions ci-avant peuvent être couverts (à spécifier lors de la location)
Ouicar / MMA	21 ans	≥ 2 ans	/	/	Permis de conduire français impératif[15]

7 des 8 services fixent des conditions d'âge (21 ans minimum, en général) et/ou d'ancienneté du permis (2 ans en général). 3 services y ajoutent des conditions sur le nombre de points de permis et/ou les antécédents d'accidents. Aucun ne tient compte du bonus/malus éventuel. Ces critères permettent de renforcer la confiance du loueur du véhicule et de limiter le risque d'accident. Ils entrent donc partiellement dans la logique définie plus haut pour l'AEP. Toutefois ce sont uniquement des critères d'exclusion et il est rarement tenu compte de ces facteurs de risque dans le calcul du montant de l'assurance (seuls CityzenCar/MTA et Deways/MACIF prennent un peu en compte le sur-risque en doublant la franchise pour les jeunes conducteurs, voir plus loin). De ce fait, de nombreux groupes d'autopartage s'en verraient exclus alors qu'il serait plus pertinent que les conducteurs présentant un sur-risque soient assurés mais paient plus cher.

Un service (Mavoiturealouer.com / MMA) impose que le locataire soit déjà assuré pour un autre véhicule. Cette condition limite très fortement le nombre de locataires potentiels car, si l'on cherche à louer une voiture, c'est en général parce qu'on n'en a pas soi-même. Pour la même raison, elle est inadaptée à la quasi-totalité des autopartages entre particuliers.

[15] Les 7 autres services acceptent tous les permis de conduire valides en France (Union Européenne notamment).

Enfin, notons que 2 services (Buzzcar / MTA et Voiturelib / MMA) permettent à plusieurs personnes de conduire le véhicule lors d'une seule et même location, à condition qu'elles remplissent les conditions ci-avant et soient déclarées lors de la location. Cette souplesse pourrait, moyennant certaines adaptations, répondre aux besoins des groupes d'autopartage comptant plus de 2 autopartageurs, qui constituent plus de la moitié de notre échantillon de 2009.

CONDITIONS PORTANT SUR LES MODALITES DE LOCATION

Dans tous les cas, **pour que l'assurance joue, la location du véhicule doit être effectuée via le service (par téléphone ou internet)**. L'assurance est effective de l'heure prévue de prise en charge du véhicule à l'heure prévue pour la restitution de celui-ci. Il est en général possible de prolonger la location et donc l'assurance, en en faisant la demande au service.

Ce fonctionnement apparaît **trop contraignant pour les autopartages entre particuliers**, notamment ceux ou le véhicule est partagé seulement par deux personnes, pour lesquels la réservation et la prise en charge du véhicule se font généralement de vive voix ou par téléphone, sans autre formalité.

CONDITIONS PORTANT SUR L'UTILISATION DU VEHICULE

Service et assureur	Usage privé / professionnel	Territoire
Buzzcar / MTA	Privé uniquement	Pays mentionnés sur la carte verte du véhicule (France métropolitaine, pays limitrophes, Union Européenne, outre-mer...)
CityzenCar / MTA	?	Pays mentionnés sur la carte verte du véhicule (France, pays limitrophes, Union Européenne, outre-mer...)
Deways / MACIF	Privé uniquement	France métropolitaine uniquement
Koolicar / MAIF	En cours de définition	300 km maxi France métropolitaine uniquement ?
Livop / MMA	?	France métropolitaine uniquement
Mavoiturealouer.com / MMA	Privé uniquement	France métropolitaine uniquement
Voiturelib / MMA	Privé uniquement	France métropolitaine, pays limitrophes (Royaume-Uni exclu) et Portugal
Ouicar / MMA	Privé uniquement	France (outre-mer inclus ?) et pays limitrophes (Royaume-Uni exclu ?)

Les 5 services pour lesquels l'information est disponible limitent la location aux usages privés du véhicule, lesquels incluent les trajets domicile-travail, mais pas les déplacements effectués dans le cadre professionnel.

Seulement 4 services sur 8 couvrent le véhicule au-delà des limites de l'hexagone. Cette formule peut intéresser de nombreux autopartages entre particuliers car les déplacements de loisirs (week-ends, vacances) constituent souvent un des principaux usages du véhicule partagé. Elle est également pertinente dans les communes proches d'une frontière (ex : Lille, Strasbourg, Annemasse, Nice, Perpignan, Biarritz…).

RESPONSABILITE CIVILE ENVERS LES TIERS

Service et assureur	Montant	Franchise
Buzzcar / MTA	• Corporel : illimité • Matériel : 10 M€	?
CityzenCar / MTA	• Corporel : illimité • Matériel : 10 M€	?
Deways / MACIF	• Corporel : illimité • Matériel : illimité	Néant
Koolicar / MAIF	En cours de définition	En cours de définition
Livop / MMA	• Corporel : illimité • Matériel : 100 M€ (1,6 M€ pour pollution environnement)	900 €
Mavoiturealouer.com / MMA	• Corporel : illimité • Matériel : 100 M€ (1,6 M€ pour pollution environnement)	Néant
Voiturelib / MMA	• Corporel : illimité • Matériel : 100 M€ (1,6 M€ pour pollution environnement)	500 €
Ouicar / MMA	• Corporel : illimité • Matériel : 100 M€ (1,6 M€ pour pollution environnement)	Néant

Pour la responsabilité civile envers les tiers, les principales différences résident dans le montant des dégâts matériels couverts et dans l'existence ou non d'une franchise.

GARANTIE CORPORELLE DU LOCATAIRE

Service et assureur	Plafond	Franchise	Exclusions
Buzzcar / MTA	30 000 €	Néant	• Conduite en état d'alcoolémie ou sous l'emprise de stupéfiants. • Accident résultant d'un problème de santé (épilepsie, accident vasculaire ou cardiaque…) pour lequel le conducteur était déjà traité.
CityzenCar / MTA	15 000 €	?	?
Deways / MACIF	150 000 €	Néant	?
Koolicar / MAIF	Montant en cours de définition	En cours de définition	En cours de définition
Livop / MMA	1 000 000 €	10 % d'invalidité permanente partielle (IPP)	?
Mavoiturealouer.com / MMA	1 000 000 €	10 % d'invalidité permanente partielle (IPP)	?
Voiturelib / MMA	1 000 000 €	10 % d'invalidité permanente partielle (IPP)	?
Ouicar / MMA	1 000 000 €	10 % d'invalidité permanente partielle (IPP)	?

Tous les services incluent la garantie corporelle du locataire, avec des plafonds et des franchises très variables. On relève par ailleurs l'absence de certaines informations sur plusieurs sites.

DOMMAGES AU VEHICULE

Service et assureur	Principaux dommages couverts	Franchise	Principaux dommages non couverts
Buzzcar / MTA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie • Vandalisme	• 500 € si valeur à neuf du véhicule ≤ 50 000 €. • Au-delà, montant croissant avec la valeur et la puissance fiscale du véhicule.	• Bris de glace • Pneus • Vol par vol de clés
CityzenCar / MTA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie • Vandalisme	• 400 € jusqu'à 6 CV fiscaux. • 600 € entre 7 et 9 CV. • 900 € entre 9 et 12 CV. • 1 200 € pour 13 CV et plus. • Franchise doublée si le conducteur a moins de 21 ans ou moins de 2 ans de permis. • Franchise triplée si le véhicule est conduit par un autre conducteur que le locataire.	• Bris de glace • Autres ?
Deways / MACIF	• Accident • Vol du véhicule • Incendie • Vandalisme • Bris de glace	• 800 €. • 1 600 € si le conducteur a son permis depuis moins de 4 ans. • 2 400 € en cas de vol commis par le locataire.	?
Koolicar / MAIF	En cours de définition	En cours de définition	En cours de définition
Livop / MMA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie • Bris de glace	• Bris de glace : 85 €. • Tous accidents et incendie : 900 €. • Vol : 2 000 €. • Possibilité de souscrire une réduction de franchise (20 €) portant les deux premières franchises à 65 et 600 €.	• Dommages aux parties hautes et basses du véhicule. • Pneus, enjoliveurs et jantes. NB : Exclusion en cas de délit de fuite, conduite en état d'alcoolémie ou sous l'emprise de stupéfiants.
MVAL / MMA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie	• 800 €. • 3 000 € en cas de vol.	• Bris de glace. • Dommage aux parties hautes par mauvaise appréciation de la hauteur.
Voiturelib / MMA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie	• 800 €.	• Bris de glace. • Dommage aux parties hautes par mauvaise appréciation de la hauteur.
Ouicar / MMA	• Accident • Vol du véhicule • Incendie	• 800 €. • 3 000 € en cas de vol.	• Bris de glace. • Dommage aux parties hautes par mauvaise appréciation de la hauteur.

Concernant les **dommages couverts**, certains services excluent le bris de glace et/ou les dommages aux parties hautes (voire basses) du véhicule.

La **franchise** est généralement de l'ordre de 800 €, montant proche des franchises des locations commerciales de véhicules (Avis, Budget, etc.) et supérieur à la plupart des franchises des assurances de véhicules privés. Cet écart peut se justifier pour la LEP. Il apparaît en revanche inadapté à l'AEP, car la relation de confiance entre le propriétaire du véhicule et le conducteur amène ce dernier à faire davantage attention que s'il s'agissait de son propre véhicule.

Deux services (CityzenCar / MTA et Deways / MACIF) doublent la franchise pour les jeunes conducteurs, afin de faire supporter à ces derniers une partie des conséquences de leur sur-risque.
3 services appliquent une franchise majorée pour le vol, ce qui traduit bien le manque de confiance accordée au locataire qui, malgré toutes les précautions prises, reste un inconnu pour le service et pour le loueur. Cette situation est très éloignée de l'AEP, dans lequel le loueur et le locataire se connaissent bien et ne risquent guère de se voler.

Les franchises les plus faibles sont appliquées par CityzenCar / MTA (500 € jusqu'à une valeur à neuf de 50 000 €, soit la quasi-totalité des véhicules assurés) et Buzzcar / MTA (400 € jusqu'à 6 CV fiscaux, 600 € entre 7 et 9 CV). En outre, pour ces deux services, la franchise augmente avec la puissance ou la valeur du véhicule, ce qui est plus équitable qu'une franchise unique.

De son côté, Livop / MMA applique une franchise moindre pour le bris de glace (85 €), du même ordre de grandeur que les franchises appliquées aux assurés individuels. Les autres services couvrant le bris de glace lui appliquent la même franchise qu'aux autres dommages.

Enfin, tous les assureurs ont fait le choix que la franchise ne soit **pas rachetable**, car l'expérience sur la location commerciale de véhicules montre que cela déresponsabilise les locataires et génère de ce fait plus d'accidents.

ASSISTANCE

Service et assureur	Accident	Panne	Véhicule de remplacement
Buzzcar / MTA	Dès le premier km.	Dès le premier km.	/
CityzenCar / MTA	Dès le premier km.	Dès le premier km.	/
Deways / MACIF	Dès le premier km.	Dès le premier km. Rappel : le service est limité aux véhicules de moins de 10 ans.	Prêt au loueur d'un autre véhicule Deways en cas d'immobilisation du véhicule consécutive à un sinistre pendant une location.
Koolicar / MAIF	Dès le premier km.	Dès le premier km.	Prêt au loueur d'un autre véhicule en cas d'immobilisation du véhicule consécutive à un sinistre pendant une location.
Livop / MMA	Dès le premier km.	Dès le premier km. Rappel : le service est limité aux véhicules de moins de 10 ans.	Prêt au loueur d'un autre véhicule en cas d'immobilisation du véhicule consécutive à un sinistre pendant une location.
Mavoiturealouer.com / MMA	Dès le premier km.	Dès le premier km, garantie limitée aux véhicules de moins de 10 ans.	/
Voiturelib / MMA	Dès le premier km.	Dès le premier km, garantie limitée aux véhicules de moins de 10 ans.	/
Ouicar / MMA	Dès le premier km, garantie limitée aux véhicules de moins de 10 ans.	Dès le premier km, garantie limitée aux véhicules de moins de 10 ans.	/

Comme indiqué plus haut, la limitation de l'âge du véhicule a pour but d'éviter que des personnes peu scrupuleuses ne louent des véhicules tombant facilement en panne, avec des incidences fortes sur le coût de l'assistance. Cette précaution est compréhensible dans le cas de la LEP. En revanche, elle ne correspond pas au contexte de l'AEP ou la confiance et la responsabilité mutuelles prévalent.

Certains assureurs justifient également la limitation de l'âge du véhicule par la présence d'équipements de sécurité sur les véhicules de moins de 10 ans, pouvant dans certains cas limiter les dommages en cas d'accident.

3 services (Buzzcar / MTA, CityzenCar / MTA et Koolicar / MAIF) incluent l'assistance « Panne » pour les véhicules de plus de 10 ans.

3 services (Deways / MACIF, Koolicar / MAIF et Livop / MMA) prêtent un véhicule au loueur en cas d'immobilisation de son véhicule consécutive à un sinistre pendant une location. Dans le cas de Deways, il est fait appel à un véhicule de la communauté des membres.

BONUS/MALUS DU LOUEUR

Pour les 8 services, l'assurance du loueur n'est pas impliquée en cas de sinistre et son bonus/malus est préservé.

BONUS/MALUS DU LOCATAIRE

Il en est de même pour le bonus/malus éventuel du locataire. En contrepartie, ce dernier perdra tout bonus/malus antérieur s'il n'a pas été assuré à titre personnel pour un autre véhicule pendant 3 ans.

QUANTIFICATION DU RISQUE

Les assureurs se sont lancés sur ce marché sans étude marketing approfondie. Ils y vont **« pour voir »**, avec un **risque financier limité**, étant donné le nombre de locations. Ils s'appuient pour partie sur leur expérience d'autres catégories présentant certaines caractéristiques communes (flottes d'entreprise, entreprises de location de véhicules…). En outre, ils limitent leur risque financier en excluant certains véhicules et populations à sur-risque (véhicules coûteux, conducteurs néophytes…), en limitant certaines garanties (bris de glace, garantie corporelle du conducteur…) et/ou en appliquant des franchises élevées, directement inspirées de celles de la location commerciale.

Un premier retour d'expérience montre que le risque est plus faible pour les services assurant une sélection et une traçabilité des locataires, notamment ceux équipant le véhicule d'une « box », (moins d'accidents responsables) ainsi que pour ceux limitant l'âge voire le kilométrage du véhicule (moins de pannes, donc moins de frais d'assistance).

L'AEP répond totalement aux deux premiers critères (sélection et traçabilité des conducteurs), de par la relation entre le propriétaire et ses autopartageurs (qui va bien au-delà du partage du véhicule et repose sur une confiance et un respect mutuels) et la stabilité des groupes d'autopartage. C'est pourquoi, les professionnels de l'assurance que nous avons consultés s'accordent à dire que **le risque est certainement plus faible pour l'AEP que pour la LEP**. En revanche, les voitures partagées en AEP roulent moins que la moyenne et sont donc plus anciennes, ce qui peut dans certains cas augmenter le risque de panne. Une solution à cet éventuel sur-risque pourrait être trouvée dans la limitation de la garantie ou dans l'augmentation de son tarif.

TABLEAU DE SYNTHESE

Service et assureur	Choix du prix de location et mode de calcul	Rémunération du service (assurance incluse)	Possibilité de imiter la location au groupe d'autopartage	Conditions sur le véhicule	Conditions sur le loueur du véhicule	Conditions sur le locataire du véhicule	Conditions sur les modalités de location	Conditions sur l'utilisation du véhicule	Responsabilité civile envers les tiers	Garantie corporelle du locataire	Dommages au véhicule : dommages couverts	Dommages au véhicule : franchise	Assistance accident et panne	Bonus/malus du loueur	Bonus/malus du locataire
Buzzcar / MTA	●	●	●	●●	●●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●●	●
CityzenCar / MTA	●●	●	●●	●●	●●	●●	●	?	●	●	●	●	●●	●●	●
Deways / MACIF	●	●	●●	●	●	●	●	●	●●	●	●●	●	●	●●	●
Koolicar / MAIF	●	D	●●	D	●	●	●	D	D	D	D	D	●●	●●	●
Livop / MMA	?	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●	●	●	●●	●
MVAL / MMA	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●●	●	●	●	●●	●
Voiturelib / MMA	●●	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●	●	●	●●	●
Ouicar / MMA	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●●	●	●	●	●●	●

●● tout à fait adapté aux autopartages entre particuliers

● relativement adapté aux autopartages entre particuliers (ou tout à fait adapté à la majorité d'entre eux)

● adapté à certains autopartages entre particuliers, inadapté à d'autres

● inadapté à la majorité ou la totalité des autopartages entre particuliers

? données manquantes

D en cours de définition

Rappelons que notre objectif n'est pas d'effectuer un classement entre les services de LEP, mais plutôt de définir l'adéquation de chacun d'entre eux à l'AEP, du point de vue des modalités de fonctionnement et de l'assurance.

Le tableau ci-dessus montre que **les sites de LEP répondent de manière partielle aux besoins de l'AEP**, avec de **grandes disparités** entre les sites. Aucun d'entre eux n'y répond totalement.

Il appartient à chaque groupe d'autopartage de faire une analyse en fonction de ses propres caractéristiques, pour voir s'il peut trouver un ou plusieurs sites adaptés à ses besoins. Cette analyse ne doit pas se borner au décompte des ●, ● et ● dans le tableau ci-dessus. En effet, **notre échelle d'évaluation est volontairement simple**, afin de permettre une lecture rapide. De ce fait,

une appréciation identique peut cacher de fortes disparités. Par exemple, pour la commission prélevée par le service, la note ● recouvre des surcoûts pouvant aller de 54 % à 900 %. Nous recommandons donc au lecteur de se reporter aux pages précédentes pour avoir plus de détails sur chaque critère.

Le seul critère sur lequel les 8 services obtiennent l'appréciation maximale ●● est la **préservation du bonus/malus du loueur** en cas d'accident responsable du locataire. Il s'agit d'un critère essentiel tant pour la LEP que pour l'AEP.

Certains autres critères apparaissent assez facilement améliorables (mode de calcul du prix, conditions sur le véhicule, le loueur, le locataire, etc.).

En revanche, la **réservation systématique auprès du service**, contraignante pour les autopartageurs, sera plus difficile à assouplir car elle est indispensable pour activer l'assurance du locataire.

Enfin, la **commission** prélevée par les services de LEP (qui inclut l'assurance) génère un **surcoût d'au moins 33 %** pour les conducteurs d'AEP, qui risque d'être **dissuasif**. Pour les petits rouleurs, le surcoût peut même atteindre 80 % chez CityzenCar et 900 % chez Ouicar.

CONCLUSION

L'autopartage entre particuliers (AEP) se caractérise par une multitude d'initiatives individuelles le plus souvent informelles et avec un fonctionnement simple et peu coûteux. Il est donc essentiel de proposer une assurance répondant aux mêmes critères et n'imposant **ni démarche supplémentaire ni coût excessif**. A défaut, très peu de groupes d'autopartage pourront être touchés.

Actuellement, **aucun contrat existant sur le marché ne répond totalement aux besoins des autopartageurs, notamment en termes de bonus/malus et de couverture des différents conducteurs**.

Les assurances de certains services de location entre particuliers (LEP) s'en approchent sur certains points mais par sur tous. Ces services présentent en outre plusieurs contraintes qui risquent d'être dissuasives pour bon nombre de groupes d'AEP, notamment l'obligation de réserver auprès de l'opérateur à chaque utilisation du véhicule et la commission perçue par l'opérateur.

L'importance quantitative de l'AEP et son expansion prévisible en font une **cible privilégiée** pour le développement de produits assurantiels adaptés. Ce document permet de guider dans leur démarche les compagnies et les mutuelles d'assurance intéressées, en leur fournissant un véritable **cahier des charges pour un contrat adapté à l'AEP**. Il constitue en outre un **outil indispensable pour tout autopartageur**, tenant lieu à la fois de mémento et d'outil de dialogue et de négociation avec son assureur.

Pour la plupart des assureurs, l'AEP n'est pas un problème, mais une **opportunité de réfléchir à de nouveaux modèles**. Plusieurs mutuelles et sociétés d'assurance se disent d'ailleurs ouvertes à une réflexion sur cette pratique, à la fois parce qu'il s'agit d'un marché émergent et par démarche citoyenne (accompagnement d'une pratique écologique et civique). Deux exemples (MAIF et MACIF) sont présentés dans les pages qui suivent.

Les assureurs peuvent se lancer sur le marché de l'AEP avec un **faible risque financier**, étant donné la sinistralité probablement moindre des autopartageurs et le nombre encore limité de véhicules partagés ainsi (environ 20 000 sur 30 000 000). Les mutuelles et compagnies pionnières pourront ainsi tester leurs outils et recueillir des données spécifiques, leur permettant de **caler leur modèle et leurs tarifs**. Elles seront alors en **position de force** quand ce marché se développera.

ANNEXES

ANNEXE 1 – LE PROJET AU-DACE

La MAIF et Koolicar sont engagés dans le projet « AU-DACE » regroupant au total 8 partenaires, soutenu par l'ADEME et comportant un volet sur l'assurance des nouvelles solutions de mobilité. Voici une présentation de ce projet, extraite d'un communiqué de presse de l'ADEME daté du 5 septembre 2012 (ademe.typepad.fr/files/cp_ademe_projetsmobilit%C3%A9_050912-1.pdf).

NB : dans ce communiqué, le terme « autopartage entre particuliers » est utilisé à la place de « location entre particuliers ».

ADEME
INVESTISSEMENTS D'AVENIR

AMI MOBILITE QUOTIDIENNE
ET ACHEMINEMENT FINAL DES MARCHANDISES

AU-DACE

▪ Accélérer et Unir les offres de Déplacements en Autopartage, Covoiturage et véhicules Electriques

AU-DACE

Projet accompagné par l'ADEME dans le cadre du Programme Véhicule du futur des Investissements d'Avenir

Coordonnateur :

MAIF

Partenaires :

Koolicar, Covoiturage.fr, France Autopartage, moviken, SIERRA WIRE FOR, mia, ANTENIA, CREDOC

Durée : 36 mois
Démarrage : 2012
Montant total projet : 10 822 329 €
Dont aide ADEME : 4 795 152 €
Forme de l'aide ADEME : Subventions et Avances Remboursables
Localisation : Bordeaux et Niort

Caractères innovants

- Intégration d'une offre assurantielle adaptée et innovante aux nouveaux usages *(comprenant l'assistance)*
- Convergence des intérêts des acteurs de la chaîne de valeur de la mobilité
- Création d'une offre globale, souple et simple
- Accès à une centrale de mobilité via les NTIC
- Solution aux freins comportementaux à l'adoption des nouveaux usages

Contexte

Divers projets en cours apportent des réponses partielles et locales aux nouveaux besoins de la chaine de mobilité automobile. Le covoiturage et l'autopartage classiques ou entre particuliers, sont des alternatives à l'usage traditionnel et personnel de la voiture, et ils répondent à des besoins de mobilité bien spécifiques. Le véhicule électrique apparaît comme une solution d'avenir pour la mobilité urbaine mais présente encore des défis logistiques et commerciaux, en particulier dans en vue d'un usage strictement privé, en raison de son coût.

Pourquoi ce projet ?

Le projet **AU-DACE** propose la mise en place de passerelles entre les alternatives émergentes de **mobilité des personnes** *(autopartage, covoiturage et véhicules électriques)* et leur intégration avec les systèmes de transports publics.
Un système assurantiel sera également étudié et testé au cours du projet pour faciliter déploiement de ces nouvelles solutions de mobilité.

Le projet vise à accompagner le changement qui s'opère dans « l'écosystème » de la mobilité, qui évolue de la prééminence de la voiture personnelle vers la consommation collaborative, de l'age de la propriété à l'ère de l'usage.

Déroulement

Les principaux développements proposés sont les suivants :

- développement d'un **service d'autopartage entre particuliers**,
- standardisation des technologies de partage pour permettre une **convergence entre autopartage classique et location entre particuliers** depuis une même centrale de réservation,
- développement d'un **nouveau dispositif assurantiel** adapté aux nouvelles solutions de mobilité,
- intégration d'un système télématique dans le véhicule électrique Mia pour en faire, directement en sortie d'usine, un **véhicule totalement adapté aux nouveaux usages de mobilité**,
- développement d'une **solution de covoiturage dynamique**,
- mise en place d'une **centrale de mobilité** embarquée dans un boîtier télématique, accessible par une application pour smartphones. Elle intègrera les différentes solutions de mobilité en partage et de transports publics, avec pour objectif d'offrir de façon globale la garantie d'une alternative pratique et efficace à l'usage de la voiture.

AU-DACE

Prochaines étapes :

- Sept. 2012 : lancement du projet
- 2014 : finalisation de la conception de la centrale de mobilité
- 2014 - 2015 : expérimentation de la centrale de mobilité pendant 18 mois sur les agglomérations de Bordeaux et Niort.

Résultats clés / Avancées pour :

Les principaux bénéfices et retombées du projet seront :

- la généralisation des alternatives à l'auto-solisme (conducteur seul dans son véhicule) à l'échelle du territoire national,
- une amélioration de l'offre de transport en commun grâce à des offres flexibles, et pour le dernier kilomètre, et ainsi favoriser le report modal vers les transports moins polluants,
- une diminution de la congestion en particulier en milieu urbain,
- l'optimisation de l'espace urbain,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules, en particulier en ville.

Le projet a également pour ambition d'apporter des réponses à des questions sur les mutations économiques dans le domaine automobile :

- Quelles offres développer pour la mobilité urbaine ?
- Quel(s) futur(s) pour un petit véhicule urbain ?
- La voiture de demain sera-t-elle en propriété ou pas ?
- Qui pilotera la chaîne de valeur de demain ?

Application et valorisation

Le projet AU-DACE a pour objectif de faire émerger des offres compétitives pour différents types de marchés :

- Les nouvelles solutions de mobilité : covoiturage dynamique, autopartage entre particuliers, autopartage classique,
- Les systèmes de transport intelligent : plateforme d'information multimodale, outils numériques d'aide à la mobilité, billettique intégrée,
- Le domaine de l'assurance : création d'une offre assurantielle adaptée aux nouvelles solutions de mobilité partagée.

CONTACTS

Technique :
Thomas.ollivier@maif.fr

Administratif et financier :
Thomas.ollivier@maif.fr

Communication :
Thomas.ollivier@maif.fr
Philippe.leorand@moviken.com

POUR EN SAVOIR PLUS
www.ademe.fr/invest-avenir

L'ADEME est un établissement public placé sous la tutelle conjointe des ministères de l'Ecologie, du Développement durable et de l'énergie, et de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

L'échéance de ce projet est fixée à 2015. Même s'il concerne avant tout les deux autres formes d'autopartage (services d'autopartage et location entre particuliers), il pourrait déboucher sur des solutions assurantielles adaptées également à l'autopartage entre particuliers.

ANNEXE 2 – LE POSITIONNEMENT DE LA MACIF SUR L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Source : MACIF

« La MACIF appréhende aujourd'hui correctement l'autopartage "organisé"[16] puisque nous avons été l'un des premiers assureurs à mesurer et à accepter ce risque (en assurant France Autopartage et Deways notamment). En revanche, elle n'est pour l'instant pas en mesure de cerner suffisamment l'autopartage entre particuliers (importance, mode de fonctionnement, qualification juridique, taux d'utilisation, modes d'utilisation, comportement des utilisateurs...) et ne peut par conséquent pas encore se prononcer sur un accompagnement assurantiel de cette activité.

Mais, même si nous ne disposons pas d'éléments précis sur l'autopartage entre particuliers, nous ne nous désintéressons pas du tout, en tant que leader sur le marché de l'assurance automobile, de ce mode d'utilisation des véhicules, qui préfigure sans doute l'une des typologies de mobilité de demain. Bien au contraire, nous sommes très ouverts sur ce sujet et prêts à nous inscrire dans une réflexion prospective, ce afin d'anticiper, d'accompagner et, le moment venu, de répondre aux besoins en construisant des solutions. »

[16] NDLR : la MACIF range sous ce terme les services d'autopartage et la location de véhicules entre particuliers.

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

La page internet www.adetec-deplacements.com/autopartage-entre-particuliers.htm est consacrée à l'autopartage entre particuliers. On y trouve les principaux documents sur le sujet, notamment :

- *Guide pratique de l'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2013),
- Etude *L'autopartage entre particuliers* (ADETEC, 2009),
- Article *Les trois formes d'autopartage destinées aux particuliers* (ADETEC, 2012),
- *Guide pour l'organisation d'un partage de voiture privé en Suisse* (ATE, 2004).

ASSURANCE AUTOMOBILE

Code des assurances, www.legifrance.gouv.fr/telecharger_pdf.do?cidTexte=LEGITEXT000006073984

L'assurance auto (FFSA - Fédération Française des Sociétés d'Assurances), http://www.ffsa.fr/sites/jcms/c_51562/lassurance-auto?cc=fn_7300

L'assurance automobile en bref (GEMA - Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurance), http://www.gema.fr/assurance/lassurance-automobile-en-bref.html

Comment sont établis les tarifs d'assurance auto ? (FFSA), http://www.ffsa.fr/sites/jcms/c_47603/comment-sont-etablis-les-tarifs-dassurance-auto?cc=fn_7300

Assurance auto, moto : le bonus-malus (FFSA), http://www.ffsa.fr/sites/jcms/c_51436/assurance-auto-moto-le-bonus-malus?cc=fn_7300

L'autopartage entre particuliers (ADETEC, 2009), http://www.adetec-deplacements.com/autopartage.pdf. Les pages 80-84 et 130-141 traitent spécifiquement de l'assurance.

LOCATION DE VEHICULES ENTRE PARTICULIERS

Buzzcar : http://www.buzzcar.com/fr

CityzenCar : http://fr.cityzencar.com

Deways : http://www.deways.com

Koolicar : http://www.koolicar.com

Livop : http://www.livop.fr

Mavoiturealouer.com : http://www.mavoiturealouer.com

Voiturelib : http://www.voiturelib.com

Ouicar : http://www.ouicar.fr

GLOSSAIRE ET SIGLES

AEP : autopartage entre particuliers.

Autopartage entre particuliers : voir page 3.

Conducteur occasionnel : conducteur non inscrit au contrat d'assurance.

Conducteur régulier / conducteur secondaire : conducteur inscrit au contrat d'assurance, juste après le conducteur principal.

Groupe d'autopartage : ensemble des personnes partageant l'usage d'un ou plusieurs véhicules en autopartage entre particuliers.

LEP : location de véhicules entre particuliers.

Locataire : personne recevant l'usage d'un véhicule par le contrat de location, dans le cadre d'un service de LEP.

Location de véhicules entre particuliers : voir page 3.

Location commerciale de véhicules : service de location de véhicules assuré par une entreprise spécialisée (Avis, Budget, etc.).

Loueur : personne donnant à louer un véhicule, dans le cadre d'un service de LEP (généralement le propriétaire, parfois le conducteur principal désigné dans le contrat d'assurance).

Service / site : service / site de location de véhicules entre particuliers.

Services d'autopartage : voir page 3.

COORDONNEES UTILES

ADETEC - Bureau d'Etudes en Transports et Déplacements
86 quai Féron 63150 La Bourboule
Contact : Bruno CORDIER, 04 73 65 94 24, bcordier.adetec@orange.fr
Site internet : www.adetec-deplacements.com

Association Française de l'Autopartage entre Particuliers (AFAP)
Site internet : http://autopartageentreparticuliers.blogspot.fr

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie,
DGITM - Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
Contact : Christine GUEGUEN, 01 40 81 16 17, christine.gueguen@developpement-durable.gouv.fr
Site internet : www.developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Ce document a été réalisé par ADETEC avec le financement de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

ADETEC

Bureau d'études en transports et déplacements