

VERS UNE RÉPARATION DURABLE EN AUTO

Stratégies et outils de
pilotage pour les
assureurs

Intervenants



Christophe ANGOULVANT

Directeur associé senior

Roland Berger



Xavier GUEGUEN

*Directeur pilotage
économique non-vie*

Groupe Covéa



Vincent DAMAS

Directeur engagement sociétal

Groupe Covéa



Imène SEGHOUANI

*Chargée de missions
auprès de la direction finances*

Groupe Covéa

Sommaire

- 1 LA RÉPARATION DURABLE EN AUTO**
- 2 LE MARCHÉ DE LA RÉPARATION DURABLE EN AUTO**
- 3 PROGRAMME DE RÉPARATION DURABLE CHEZ COVÉA**
- 4 PILOTER LA CHAÎNE DE RÉPARATION DURABLE EN AUTO**



LA RÉPARATION DURABLE EN AUTO

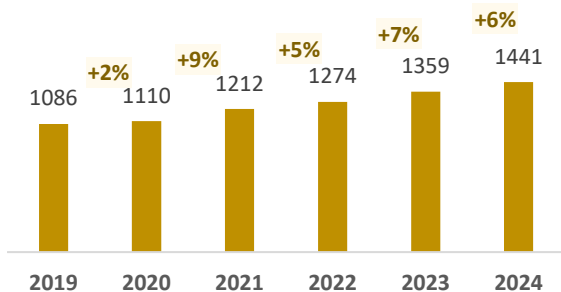
Le marché de la réparation auto



Chaque année 6,3 millions de véhicules sont sinistrés en France et 1,5 million de véhicules hors d'usage peuvent être traités pour le réemploi

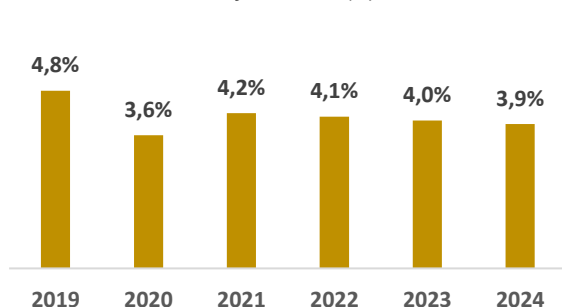
Coût moyen RC matériel AUTO

à fin sept 2024 (€)



Fréquence RC matériel AUTO

à fin déc 2024 (%)



Empreinte carbone et coût de la réparation



Pièce de réemploi : en moyenne **5 fois moins de CO2** et **40% moins cher** qu'une pièce neuve constructeur
Réparation : en moyenne **10 fois moins de CO2** et **70% moins cher** qu'une pièce neuve constructeur

Qu'est-ce que la réparation durable ?



- **Réparer** au maximum **plutôt que remplacer**
- Si besoin de remplacer, **utiliser des pièces de réemploi (PRE)** pour limiter le recours aux pièces neuves

Quel intérêt?



- **Nécessité économique de maîtriser les coûts** de réparation dans le contexte inflationniste
- Intérêt croissant pour **l'économie circulaire** stimulé par la réglementation (CSRD, loi AGEC)

Pourquoi réparer durablement ?

L'univers de l'automobile en pleine mutation



Règlementaire

Fin des ventes de véhicules thermiques neufs dans l'UE à horizon 2035

Technologique



- Montée en puissance des véhicules connectés / assistés
- Optimisation des **coûts de production** au détriment des **coûts de réparation**
- Utilisation du « giga casting » dans la fabrication des véhicules (e.g. Tesla, BYD)

Sociétale



- **Décarbonation** attendue de tous les secteurs pour contribuer à l'Accord de Paris
- Transition vers une **économie circulaire**

Economique



- Valorisation du **métier de réparateur**
- Professionnalisation et développement de la **filière du recyclage**
- **Création d'emplois locaux** renforçant le tissu économique des entreprises françaises

Empreinte carbone des sinistres



A date, seuls Groupama et CAA ont publié l'empreinte carbone de leurs sinistres dans leur rapport de durabilité 2024

Groupama : 793 000 tCO₂e d'empreinte carbone des sinistres non-vie en 2024 (29% du total)

CAA : 32 000 tCO₂e d'empreinte carbone des sinistres automobiles en 2024 (0,3% du total)

na = non applicable
nd = non disponible

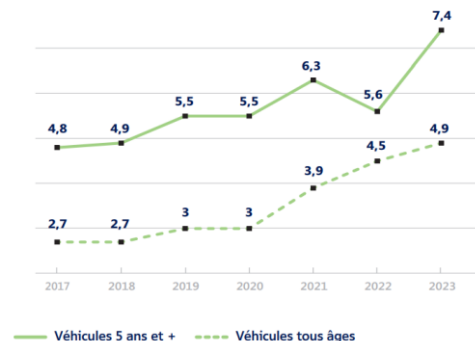
	Année de référence	Année N
Émissions de GES de Scope 1		
Émissions brutes de GES du scope 1 (tCO ₂ e) ⁽¹⁾	2 019	28 789
Pourcentage d'émissions de GES du scope 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (en %)	na	na
Émissions de GES de Scope 2		
Émissions brutes de GES du scope 2 fondées sur la localisation (tCO ₂ e)	2 019	5 579
Émissions brutes de GES du scope 2 fondées sur le marché (tCO ₂ e)	na	nd
Émissions de GES de Scope 3		
Émissions totales brutes indirectes de GES (scope 3) (tCO ₂ e)	na	2 658 706
1 Biens et services achetés	na	78 266
2 Biens d'investissement	na	73 076
3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	2 019	2 197
4 Transport et distribution en amont	na	na
5 Déchets produits lors de l'exploitation	na	693
6 Déplacements professionnels (Voyages d'affaires) ⁽¹⁾	2 019	11 978
7 Déplacements domicile-travail des salariés	na	20 266
8 Actifs loués en amont	na	na
9 Transport en aval	na	nd
10 Transformation des produits vendus	na	na
11 Utilisation des produits vendus	na	793 135
12 Traitement en fin de vie des produits vendus	na	na
13 Actifs loués en aval	na	na
14 Franchises	na	na
15 Investissements ⁽²⁾	2 021	1 679 093
TOTAL DES ÉMISSIONS DE GES		
Émissions totales de GES (basées sur la localisation) (tCO ₂ e)	na	2 693 073

	2024
Émissions de GES de Scope 1	
Émissions brutes de GES du scope 1 (tCO ₂ e)	402
Pourcentage d'émissions de GES de périmètre 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (en %)	-
Émissions de GES de Scope 2	
Émissions brutes de GES du scope 2 fondées sur la localisation (tCO ₂ e)	735
Émissions brutes de GES du scope 2 fondées sur le marché (tCO ₂ e)	359
Émissions significatives de GES de scope 3	
Émissions totales brutes indirectes de GES (périmètre 3) (tCO ₂ e)	-
1. Biens et services achetés	-
[Sous-catégorie facultative : Services d'informatique en nuage et de centre de données]	-
2. Biens d'investissement	-
3. Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	-
4. Transport et distribution en amont	-
5. Déchets produits lors de l'exploitation	-
6. Voyages d'affaires	510
7. Déplacements domicile – travail des salariés	-
8. Actifs loués en amont	-
9. Acheminement en aval	-
10. Transformation des produits vendus	-
11. Utilisation des produits vendus	31 741
12. Traitement en fin de vie des produits vendus	-
13. Actifs loués en aval	-
14. Franchises	-
15. Investissements (tCO ₂ e)	9 617 477
Émissions totales de GES	
Émissions totales de GES (fondées sur la localisation) (tCO ₂ e)	9 650 885
Émissions totales de GES (fondées sur le marché) (tCO ₂ e)	9 650 489

LE MARCHÉ DE LA RÉPARATION DURABLE EN FRANCE

Etat du marché

PARTS EN % DES PIÈCES DE RÉEMPLOI
DANS LE TOTAL DES PIÈCES REMPLACÉES



71%

des pièces endommagées sont
remplacées et non réparées

4,9%

le taux de pièces issues du
réemploi sur l'ensemble des pièces
remplacées

Des défis à considérer

- 1 Disponibilité et logistique des pièces de réemploi (PRE)
- 2 Standardisation de la qualité et des garanties des PRE
- 3 Acceptation des assurés
- 4 Formations des garages et des experts



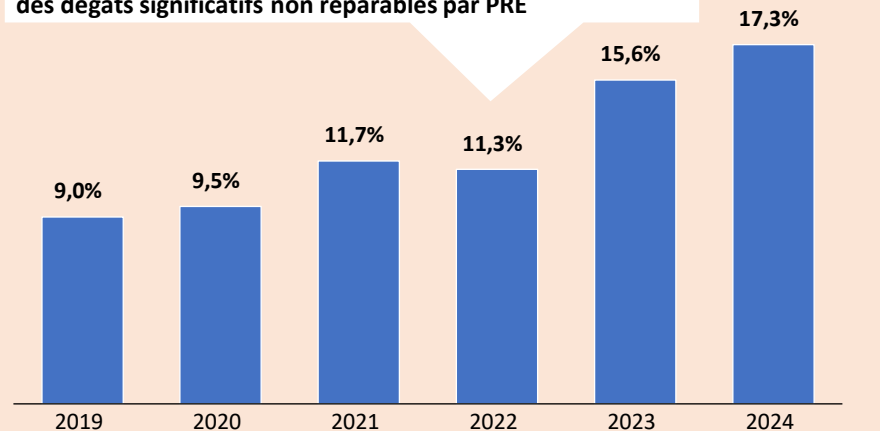
Comportements des assureurs vis-à-vis des réparateurs

Les assureurs cherchent à augmenter l'utilisation des pièces de réemploi par les réparateurs et affinent en conséquence leurs partenariats avec les recycleurs

Les assureurs favorisent l'augmentation du taux d'utilisation des PRE chez les réparateurs

Rapports d'expertise avec au moins une PRE [% rapports]

Baisse liée aux importants événements de grêle ayant causé des dégâts significatifs non réparables par PRE



... et font évoluer leurs critères de sélection des partenaires recycleurs avec lesquels ils travaillent

Rationalisation des partenariats avec des recycleurs

De nombreux assureurs tendent de plus en plus vers la rationalisation de leur réseau de recycleurs partenaires pour de multiples raisons :

- Volonté de ne plus travailler avec des CVHU qui ne sont pas au niveau requis en termes de qualité et de disponibilité des PRE
- Maximisation du nombre de véhicules fournis aux recycleurs – réduction des appels d'offres
- Importance accrue de l'ESG comme critère de choix

Volonté de bénéficier des PRE chez les réparateurs agréés

Les assureurs cherchent à garantir un retour des PRE extraites au bénéfice des réparateurs avec lesquels ils travaillent

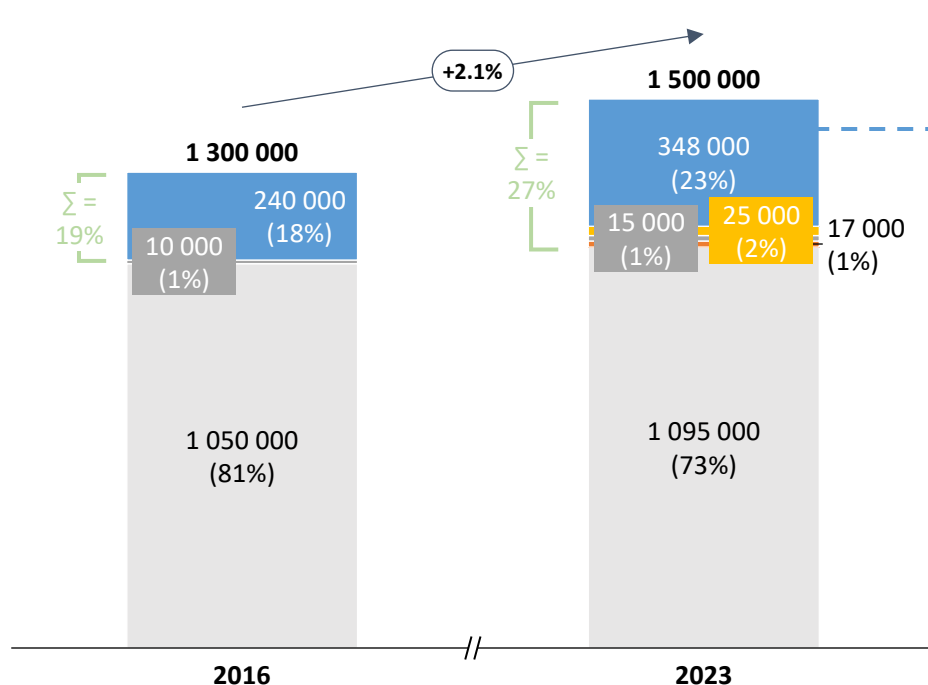
- Volonté de piloter à la fois :
 - La vente de véhicules en perte totale en amont de la chaîne de valeur
 - L'usage des PRE issues de ces mêmes véhicules en aval de la chaîne de valeur

Marché des recycleurs



Les recycleurs régionaux (principalement familiaux) représentent près d'un quart des volumes de véhicules traités dans un marché en consolidation

Part de marché des recycleurs sur les véhicules en perte totale et en fin de vie [2023 ; # véhicules]



Leaders du recyclage

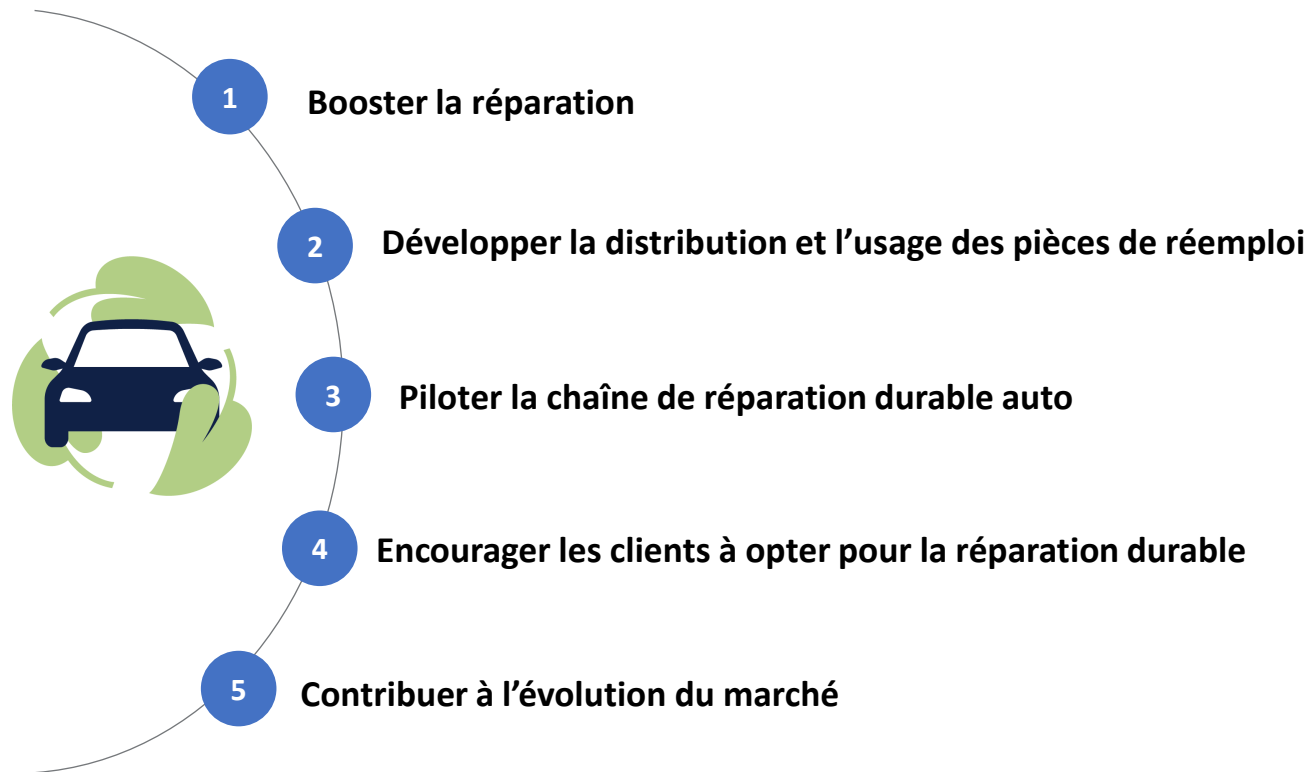
- Leaders régionaux du recyclage indépendant**
 - GPA RECYCLEUR D'AUTOMOBILES
 - FERT RECYCLAGE DÉCONSTRUCTEUR RESPONSABLE
 - DUBOURG AUTOMOBILES
 - AUDIS OUEST AU SERVICE DE L'AUTOMOBILE
 - GROUPE LGA
 - ECOVA
 - ATLANTIC RECYCL'AUTO
 - ALLO CASSE AUTO
 - GROUPE SURPLUS RECYCLAGE
 - MARIN
- Recycleurs liés à la distribution & réparation automobile indépendante (ex : AAG, PHE)**
- Recycleurs liés aux constructeurs automobiles (ex : Indra)**
- Recycleurs détenus par des acteurs étrangers (ex : AutoCirc)**
- Très petits acteurs du recyclage indépendant**



COVEA

PROGRAMME DE RÉPARATION DURABLE

Covea : programme réparation durable



**le technocentre
automobile de Covéa**



**Formation et R&D sur
les techniques
innovantes de
réparation**

PILOTER LA CHAÎNE DE RÉPARATION DURABLE EN AUTO

Contexte et démarche

CONTEXTE

La mesure et le pilotage constituent un projet pilier dans la le programme de réparation durable des Covéa

*Les questions posées :
Quel indicateur mesurer ?
Quelles données utiliser ?
Quel objectif retenir ?
Comment impacter les indicateurs de réparation durable sur la prime payée par l'assuré ?*

*Réflexion initiée au sein de la direction IARD
Indemnisation de Covéa avec l'aide des équipes indemnisation des marques, durabilité et communication et des garages partenaires*

DÉMARCHE

1

Analyse de marché
Quels indicateurs et
quels objectifs ?

2

Collecte de la
donnée interne
disponible

3

Etude de faisabilité,
harmonisation des
objectifs par
marques

4

Détermination d'un
objectif pour le
groupe / par marque
+ d'une approche de
pilotage

INDICATEURS MARCHÉ

Enseignements

Hétérogénéité des indicateurs entre assureurs (% de sinistres, de véhicules, de pièces, de rapports d'expertise) bien qu'en majorité concernant le taux de PRE

Communication partielle sur les indicateurs PRE (objectif court ou moyen terme, point de départ vs. objectif, etc.)

Peu de précisions sur les méthodes de calcul (garages agréés ou tous garages, certains sinistres ou tous sinistres, etc.)

Source: benchmark interne Covéa



Indicateurs de pilotage retenus par Covéa

Différents indicateurs sont suivis pour différents usages dans le groupe

Indicateurs de marché

Indicateurs d'animation des réseaux

Indicateurs durables

Taux de rapport d'expertise (RE) avec au moins 1 PRE

Nombre de RE avec au moins 1 PRE parmi les RE avec **au moins 1 pièce remplacée** (pour les véhicules âgés de 5 ans et plus)



Taux de réparation

Nombre de pièces réparées parmi les pièces éligibles à la réparation durable (réparables ou remplaçables par de la PRE)



Taux de PRE

Nombre de pièces remplacées par de la PRE parmi les pièces éligibles à la PRE et remplacées



Indice de réparation durable

Nombre de pièces réparées ou remplacées par de la PRE parmi les pièces éligibles à la réparation durable



Indicateur retenu

Piloter la réparation durable en augmentant la fréquentation des garages agréés

Constat

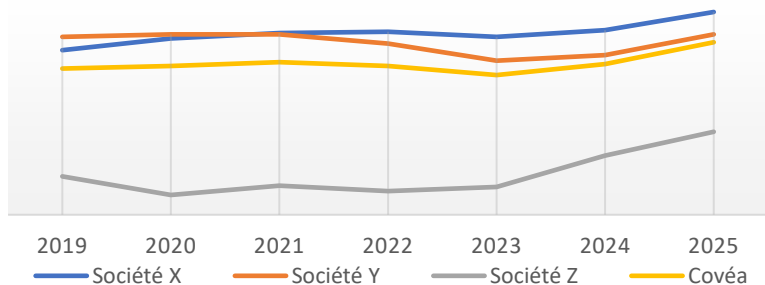
- Coût de réparation moyen des garages agréés en moyenne 30% inférieur à celui des garages non agréés notamment grâce à la réparation durable
- Les taux de fréquentations entre marques historiquement différents avec des enjeux économiques conséquents

Enjeu 1 → Augmenter le taux de fréquentation des garages agréés pour l'ensemble des marques

Approche

1. **Mise en place de modèles de machine learning** avec le but d'identifier les variables explicatives des écarts (impact du réseau agents pour MMA, répartition géographique des portefeuilles, impact clients et parc de véhicules assurés)
2. **Déploiement des actions adéquates** permettant d'augmenter les taux de fréquentation des garages agréés sur la base des modèles développés

Taux de fréquentation des garages agréés



Intégrer la réparation durable dans le business plan et dans la tarification



Constat

- Nécessité de prendre en compte la réparation durable dans le business plan de la compagnie
- À date pas de différenciation de tarification entre les véhicules « réparables » et les véhicules « difficilement réparables »

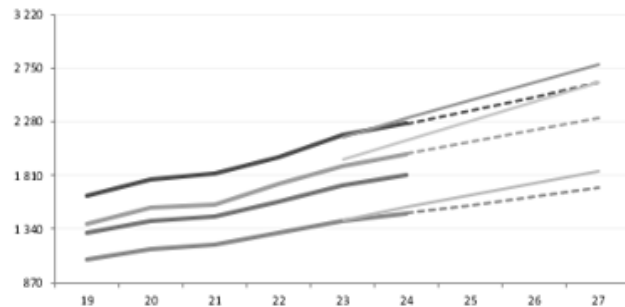
Enjeu 2 → Intégrer la réparation durable dans les indicateurs de pilotage financiers et dans la tarification pour le client final au travers d'une meilleure projection des coûts moyens

Approche

Intégrer dans la trajectoire Business Plan plusieurs paramètres :

- **Une bonne compréhension du risque sous-jacent :** portefeuilles couverts, décomposition du coût moyen (coût des pièces, de la main d'œuvre, des ingrédients peinture, ..)
- **Evolution du parc assuré** avec une part de véhicules hybrides et électriques qui va aller crescendo
- **Projections de la sinistralité avec les évolutions de fréquences et de coûts moyens** pour prendre les bonnes décisions tarifaires
- **Un modèle COVEA robuste avec les données des 3 marques**

Coût moyen



Conclusion



La réparation durable est **un sujet d'actualité, trait d'union entre les enjeux de durabilité et les métiers** (tarification, indemnisation, gestion des risques)



Enjeux de rentabilité et de durabilité (économie & écologie) au cœur du métier d'actuaire et du rôle sociétal de l'assureur

*Indicateurs
opérationnels*

Taux de rapport
d'expertise (RE) avec
au moins 1 PRE

Taux de
réparation

Taux de PRE

Indice de réparation
durable



*Indicateurs
économiques &
& écologiques*

Coût moyen des
sinistres auto

Tarification auto

Business Plan

Empreinte carbone
des sinistres auto



Etendre les réflexions sur la réparation durable à d'autres types d'assurance
(e.g. habitation) pour maîtriser les coûts et l'empreinte environnementale

MERCI

