

08/11/13

# Future Mobility Newsletter

Issue 13.24

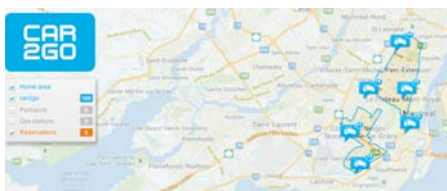


## Car sharing and its implications for insurance



**CAR2GO**

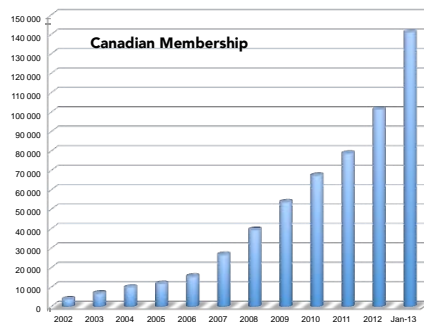
On November 2nd, Car2Go launched its services in the Montreal market with an initial network of 250 car2go Smart Fortwo vehicles.



This brings the total number of vehicles in the Canadian car sharing fleets to approximately

4,000. These vehicles are shared by approximately 150,000 members.

The number of Canadians turning to car sharing is growing rapidly. In fact, in just one year (01/2012 - 01/2013), the number of car sharing members increased by 39%.



Numerous reasons explain the growth. Cost is obviously a key one. The CAA estimates that the

cost of ownership and operation of a modest vehicle to the average Canadian, driving 18,000 km annually, is \$12,000 after tax. This is an average, meaning that some Canadians, due to relatively higher insurance costs (Ontario, for example) or relatively higher parking expenses (Calgary, for example) or other, pay significantly higher amounts annually. With the financial pressures being placed on the middle class, Canadians will increasingly look to alternative means of transportation as a way to minimize mobility costs.

Urbanization, city congestion and lack of parking are certainly also contributing to Canadians' interest in looking for alternative means of "getting around".

# MARCON

For a free subscription or additional information:

Catherine Kargas: [ckargas@marcon.qc.ca](mailto:ckargas@marcon.qc.ca)

Pierre Ducharme: [pducharme@marcon.qc.ca](mailto:pducharme@marcon.qc.ca)

## Car sharing and its implications for insurance

### There's an app for that!

The number of alternatives is increasing, thanks, in large part, to technology. In addition to public transit and bicycle programs available in most urban centers, technology is making it increasingly easier for Canadians to integrate car sharing and ride sharing in their routines.

Through the use of their smart phones, members can identify and secure their next ride with ease.

Given that this form of mobility is generally more flexible than public transit and less costly than taxi services, as the number of shared vehicles increases and their presence spreads geographically, the number of car sharing members will mushroom.

Globally, car sharing is expected to increase by 600% between now and the end of the decade.

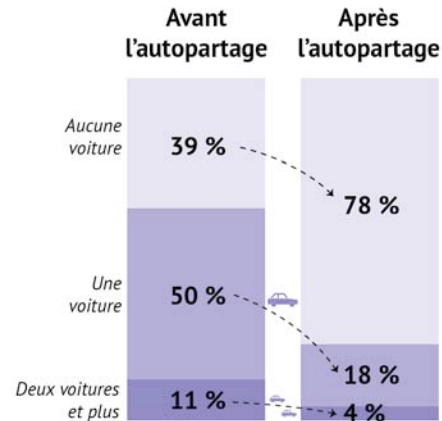
In Canada, car sharing membership has been increasing by an average of 40% per annum over the last decade. If this trend is maintained, we can expect that by 2020, we will have **1.5 million car share members.**

Based on car sharing programs around the world, one shared vehicle can replace up to 20 individually owned vehicles .

The experience of auto sharing in France suggests that each shared vehicle replaces nine individually owned vehicles.

A before and after vehicle ownership assessment among French car sharing members indicates that the number of members with 2 or more vehicles declined from 11% to 4%, the number of members with one vehicle dropped from 50% to

18% and those with no personally owned vehicle doubled (from 39% to 78%).



Taking a more conservative average of 9 personally owned vehicles replaced for every shared one and replicating the experience of France in Canada, translates into approximately 600,000 fewer personally owned vehicles in 2020 due to car sharing.

### Commercial & Institutional space

While car sharing is particularly evident in personal use, increasingly this form of mobility is penetrating the commercial vehicle space. European companies have started shifting away from providing vehicles to certain categories of employees, preferring to provide them with mobility allowances. Employees are encouraged to use various forms of mobility, including car sharing for their vehicle travel requirements.

This week, the US federal government announced that it would be looking to “car sharing for savings”. GSA, the organization that manages more than 200,000 vehicles for the US

government, is “seeking innovative ideas from commercial vendors that could help ...incorporate car sharing government-wide and reduce the federal fleet over time.”

The “commercial vendor” sought by the GSA will most likely be an auto manufacturer (given the size of fleet and its geographic dispersion). Numerous examples of OEMs vertically integrating forward into the car sharing space exist.

Will Canadian governments do the same? If so, how many fewer vehicles would this represent? In 2020, how many fewer vehicles will there be in the commercial and institutional areas?

### Implications for insurance

The growth of car sharing has significant implications for the insurance industry. Obviously, fewer vehicles to insure results in fewer premiums for carriers as well as for brokers (approximately 2/3 of the auto premiums are through the broker channel). Beyond this, it should be noted that many of the car share programs are being operated by auto manufacturers, with significant negotiating power and, often, the financial stamina to at least partially self-insure. Some may decide to negotiate deals with specific carriers but where do brokers fit into this car sharing insurance equation?

In this changing mobility landscape, the sharing economy presents several opportunities for insurance companies who identify the trends and develop specialized products. Agility will be key to success.



## L'auto-partage et ses implications sur les assurances



**CAR2GO**

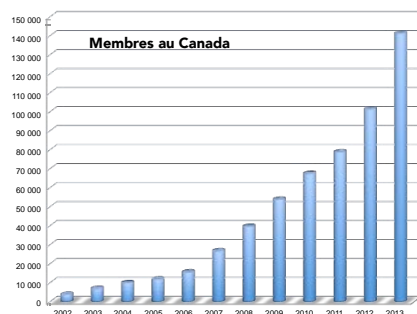
Le 2 novembre dernier, Car2Go a lancé ses services sur le marché montréalais avec un parc initial de 250 véhicules car2go Smart Fortwo.



Ceci amène le parc d'auto-partage à environ 4000 véhicules pour tout le Canada, et le nombre de membres à environ 150 000.

Le nombre de Canadiens se tournant vers l'auto-partage

augmente rapidement. En fait, en une seule année (01/2012 à 01/2013), la progression a été de 39%.



Plusieurs explications sont en cause. Le coût est évidemment primordial. Le CAA estime que le coût moyen de propriété et d'utilisation d'un véhicule modeste, conduite sur 18 000 km par an, à 12 000 \$ après impôts. Il s'agit ici d'une moyenne, ce qui signifie que certains Canadiens, en raison des coûts relativement plus élevés d'assurance (tels en Ontario) ou des frais de

stationnement relativement élevés (tels à Calgary) ou autres, payent des montants nettement plus élevés. Avec les pressions financières supportées par la classe moyenne, les Canadiens vont opter de plus en plus pour des modes alternatifs afin de réduire leurs coûts de transport.

L'urbanisation, la congestion urbaine et le manque de stationnement contribuent certainement à l'intérêt des Canadiens à rechercher d'autres modes de déplacement.

### Il y a une "app" pour ça!

Le nombre d'alternatives disponibles est en hausse, en grande partie, grâce aux technologies. En plus du transport en commun et des programmes de bicyclettes dans la plupart des centres urbains, la technologie fait qu'il est de plus en plus facile pour les Canadiens d'intégrer l'auto-partage et le covoiturage dans leurs habitudes.

## L'auto-partage et ses implications sur les assurances

À l'aide de téléphones intelligents, les membres peuvent facilement identifier et réserver leur prochain trajet.

Étant donné que cette forme de mobilité est généralement plus flexible que les transports en commun. Elle est aussi moins coûteuse que les services de taxi. Pour ces raisons, le nombre de véhicules partagés augmente, leur présence se répand géographiquement, et ainsi, le nombre de membres d'auto-partage se multipliera.

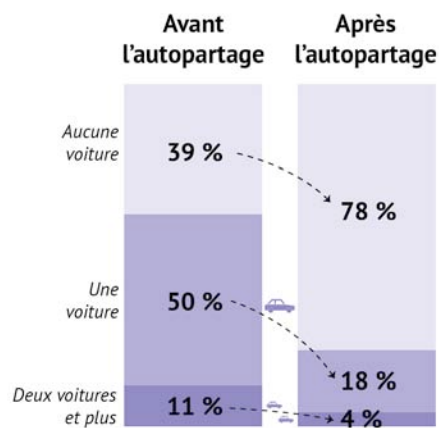
Globalement, on s'attend à ce que l'auto-partage augmente de 600% d'ici la fin de la décennie.

Au Canada, le membership à l'auto-partage a augmenté en moyenne de 40% par an au cours de la dernière décennie. Si cette tendance se maintient, on peut s'attendre à ce que d'ici 2020, nous atteindrons **1,5 million de membres en auto-partage**.

En se basant sur les programmes d'auto-partage à travers le monde, un véhicule partagé permet de remplacer jusqu'à vingt véhicules privés.

L'expérience de l'auto-partage en France suggère que chaque véhicule partagé remplace neuf véhicules privés.

Une évaluation avant et après la propriété d'un véhicule auprès de membres français d'auto-partage, montre une baisse parmi ceux possédant plus de 2 véhicules, de 11% à 4%. Le nombre de membres avec un seul véhicule a chuté de 50% à 18% et ceux qui ne possèdent pas de véhicule personnel a doublé (passant de 39% à 78%).



En s'appuyant sur une moyenne plus conservatrice de 9 véhicules individuels remplacés par un véhicule partagé, et en transposant les données observées en France au Canada, cela se traduirait par environ 600 000 véhicules en moins en 2020 grâce à l'auto-partage.

### Secteur commercial & institutionnel

Alors que l'auto-partage est devenu particulièrement évident auprès des particuliers, de plus en plus cette forme de mobilité pénètre le secteur des véhicules commerciaux. Les entreprises européennes ont commencé à prendre le tournant en fournissant des véhicules à certaines catégories d'employés, préférant bénéficier d'allocations de mobilité. Les employés sont ainsi encouragés à utiliser différentes formes de mobilité, y compris l'auto-partage pour leurs besoins de déplacement.

Cette semaine, le gouvernement fédéral américain a annoncé son intention d'explorer "l'auto-partage pour des raisons d'économies". GSA, l'organisme qui est chargé de la gestion de plus de 200 000 véhicules pour le gouvernement américain, est "à la recherche d'idées novatrices de fournisseurs commerciaux pour aider...à intégrer l'auto-partage à l'échelle gouvernementale et réduire la flotte fédérale au fil du temps."

Le «fournisseur commercial» recherché par la GSA sera vraisemblablement un fabricant d'automobiles (compte tenu de la taille de la flotte et de sa dispersion géographique). Il y a de nombreux exemples de fabricants automobiles s'intégrant verticalement dans le secteur de l'auto-partage.

Est-ce que les gouvernements canadiens feront de même? Si oui, combien de véhicules en moins cela représenterait-il?

En 2020, combien de véhicules y aura-t-il en moins dans les secteurs commercial et institutionnel?

### Implications sur les assurances

L'expansion de l'auto-partage a des implications importantes pour l'industrie des assurances. Évidemment, moins de véhicules à assurer veut dire moins de primes pour les transporteurs ainsi que pour les courtiers (environ 2/3 des primes d'assurance automobile se font à travers le réseau de courtiers). Au-delà de cela, il faut noter que les programmes d'auto-partage les plus importants sont exploités par les constructeurs automobiles. Leur important pouvoir de négociation et, leur solidité financière leur permet de s'auto-assurer au moins partiellement, certains peuvent décider de négocier des accords avec des transporteurs spécifiques. Par contre, où est-ce que les courtiers prennent place dans cette équation d'assurance en auto-partage?

Dans ce contexte de mobilité en évolution, l'économie de partage présente plusieurs opportunités aux entreprises d'assurance qui identifient les tendances et développent des produits spécialisés. L'agilité sera la clé de la réussite.

# In the news

## ▶ US government looking to car sharing for its fleet of over 200,000 vehicles

<http://www.prnewswire.com/news-releases/federal-government-looks-to-car-sharing-for-savings-230681411.html>

## ▶ 90% of drivers would consider self-driving cars to save on insurance

<http://www.autonews.com/article/20131105/OEM06/131109888/90-of-drivers-would-consider-self-driving-cars-to-save-on-insurance#axzz2jpOCj3iR>

## ▶ US Committee on Transportation & Infrastructure to meet on November 19

Committee will discuss how autonomous vehicles will shape the future of surface transportation. <http://transportation.house.gov/calendar/eventsingle.aspx?EventID=357149>

## ▶ Data from self-driving cars indicate they are "safer and smoother" than human drivers

<http://www.digitaljournal.com/article/361463>

## ▶ Eno Center for Transportation report on autonomous vehicles

This report has been discussed significantly since its release last month and it does have merits. It is unfortunate though that the report approaches the autonomous vehicle as one that will be consumed in much the same way as conventional vehicles. MARCON considers that autonomous vehicles will generally not be individually owned, as is generally the case with conventional vehicles. Rather, they will be "used" by the public (in exchange for a fee) and operated in a fleet-type manner. [http://orfe.princeton.edu/%7Ealaink/SmartDrivingCars/PDFs/Eno\\_Preparing%20a%20Nation%20for%20Autonomous%20Vehicles\\_Oct2013.pdf](http://orfe.princeton.edu/%7Ealaink/SmartDrivingCars/PDFs/Eno_Preparing%20a%20Nation%20for%20Autonomous%20Vehicles_Oct2013.pdf)

## ▶ MARCON at the following events:

November 18-20, Barcelona: P. Ducharme will be discussing **heavy vehicle propulsion technologies** at the world electric vehicle symposium. <http://www.evs27.org>

November 25-27, Calgary: P. Ducharme & C. Kargas presenting autonomous technology and its **impact on transit properties** at CUTA. <http://www.cutaactu.ca/en/eventsandawards/FallConference.asp>

January 7, Montreal: C. Kargas to discuss the role of autonomous electric vehicles in sustainable transportation at **Inno-VÉ**.

March 17-18, Toronto: C. Kargas will be discussing how changes in consumer behaviour, business models & technology are leading to changes in mobility and the impact of these changes on insurance at **ICTC 2014**.

## ▶ Québec's visionary transportation strategy

On November 1st, Premier Pauline Marois released the details of the electrification of transportation strategy of the Government of Québec.

This vision is clearly in line with MARCON' s three motors of mobility:

• **Shared multi-modal:** the plan allocates significant resources to extending the Montréal all-electric metro, ensuring greater access to public transit

• **Clean, energy efficient** transport: the plan seeks to decrease fossil fuel consumption through a number of measures aimed at citizens, businesses and government

• **Autonomous:** autonomous vehicle technology is mentioned in numerous parts of the document. The Government recognizes the environmental and safety benefits of this technology but also its significant economic contributions.