



MAI 2018

L'assurance peut-elle suivre le rythme effréné de la course au gigantisme ?

« Citius, Altius, Fortius » (plus vite, plus haut, plus fort) : l'aéronautique a repris à son compte la devise olympique. Le dernier week-end de mars a ainsi eu lieu le premier vol passagers direct sans escale reliant l'Australie à la Grande-Bretagne, soit un parcours de près de 15 000 kilomètres (14 498 très exactement) accompli en 17 heures 20 minutes ; au lancement de sa « Route Kangourou », en 1947, la compagnie Qantas mettait quatre jours et neuf escales pour relier Sydney à Londres. La route a gagné environ trois heures sur le vol traditionnel en évitant les escales de Singapour ou du Proche-Orient. Le directeur général de la compagnie, Alan Joyce, avait estimé l'an dernier que de tels vols très long-courriers constituaient « la dernière frontière pour l'aviation mondiale ». ¹ Peut-être... Cette course au gigantisme est en tout cas partagée par le transport maritime avec, ce mois-ci également, la sortie des chantiers STX de Saint-Nazaire du plus gros paquebot du monde : le Symphony of the Seas, armé par la Royal Caribbean et destiné à recevoir 6 780 passagers qui seront servis par 2 100 membres d'équipage (ce qui représente la capacité de 38 A340).

Bien avant ces évolutions technologiques, le monde de l'assurance s'est continuellement placé dans un schéma qui garantisse aux initiateurs et aux investisseurs de ces projets titanesques la couverture des risques. Ces géants des mers ou des airs ne pourraient d'ailleurs voir le jour sans l'engagement du secteur de l'assurance ; et cet engagement s'opère à deux niveaux – ou dans deux temps : d'abord dans le montage et le financement des projets, ensuite évidemment dans leur phase d'exploitation. Rockefeller ne disait-il pas que New York n'aurait jamais vu le jour sans les assureurs...

Le terme de *gigantisme* – du grec *gigante* signifiant *géant* – est associé à quelque chose de démesuré, d'excessif. Il est passablement péjoratif : on y soupçonne un certain narcissisme, voire une prétention hégémonique. Mais paradoxalement ce gigantisme n'a pu être réalisé que par la miniaturisation ; aucun des avions actuels ne pourrait voler sans la miniaturisation des systèmes, la mécatronique et même aujourd'hui la micromécatronique.

¹ C'est une femme, le commandant Lisa Norman qui était aux commandes de l'appareil, un Boeing 787 Dreamliner, à bord duquel avaient pris place 200 passagers. Parmi les vols commerciaux très longs courriers actuels, le record était jusque-là détenu par la liaison Doha-Auckland de Qatar Airways (14 535 km en 17h40), suivie des liaisons Dubai-Auckland d'Emirates (14 200 km en 17h20), Los Angeles-Singapour d'United Airlines (14 100 km en 17h20) et Sydney-Dallas de Qantas (13 800 km). Singapore Airlines a assuré de 2004 à 2013 avec des Airbus A340 une liaison de plus de 15 000 km entre Singapour et New York, arrêtée pour des questions de coûts mais que la compagnie envisage de reprendre avec la nouvelle version de l'Airbus A350.

“*L'assurance aviation et spatiale n'est qu'un un marché de niche, mais effectivement confronté à la course au gigantisme.*

Christophe GRABER
directeur général – La Réunion Aérienne / La Réunion Spatiale
président du Comité des assurances Transports de la Fédération française des assurances

L'industrie elle-même de l'assurance a dû se régénérer à plusieurs reprises via des mécanismes tels que la coassurance, pratiquée dans le domaine maritime depuis la nuit des temps, et la réassurance, initiée au XIX^e siècle par les compagnies rhénanes pour accompagner la révolution industrielle. Plus récemment, la seconde moitié du XX^e siècle et le début du XXI^e siècle ont été marqués par l'arrivée des marchés financiers qui ont commencé à proposer aux investisseurs des produits de transfert de risques : c'est le phénomène de titrisation. Enfin, une quatrième pierre vient compléter ce dispositif d'assurance, cette fois directement dans l'industrie manufacturière : ce sont les dispositifs de maîtrise des risques instaurés en amont, dans les divers métiers et processus industriels.

500 MILLIONS D'EUROS PAR AN

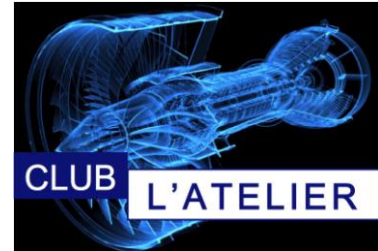
En 2016, le chiffre d'affaires de l'assurance aviation et spatiale s'établit en France à 493,4 millions d'euros, en net recul (-11,4 %) par rapport à 2015. Cette diminution est tirée à la fois par l'assurance spatiale, qui chute de 31 % à 66 millions d'euros, et par l'assurance aviation qui enregistre une baisse de 7 % à 427 millions d'euros.

Après une année 2015 exceptionnelle en termes de sécurité aérienne, la mortalité a à nouveau augmenté en 2016. Notons que, au niveau mondial, seuls 10 accidents mortels sont à déplorer, mais pour un nombre de passagers tués (268) supérieur à celui observé en 2013, année durant laquelle le nombre d'accidents mortels était le plus important. Comparativement à cette situation mondiale, le transport aérien français se caractérise par un nombre relativement élevé d'accidents mais induisant rarement des décès. La majorité des accidents enregistrés relèvent de l'aviation générale. Aussi la sécurité aérienne est-elle restée en 2016 peu ou prou stable par rapport aux deux années précédentes. On dénombre 16 morts pour 11 accidents, l'année 2016 s'inscrivant ainsi dans la moyenne basse des dernières années.

Dans le domaine de l'espace, 2016 a enregistré 85 lancements dans le monde, soit autant qu'en 2015. Concernant Arianespace, 11 tirs ont été effectués, sans qu'aucun échec n'ait été à déplorer. Parmi les sinistres importants figurent la désintégration en orbite d'un télescope spatial à rayons X JAXA ASTRO-H (Hitomi) en mars, ainsi que l'échec de lancement de décembre qui conduisit à la perte d'un vaisseau spatial cargo Progress-MS-4 de Roscosmos.

Source : *L'assurance Transports en 2016*², Fédération française de l'assurance (FFA)

² Les données 2017 ne seront publiées qu'en décembre de cette année.



“ En 2017, l'aviation civile, c'est :
plus de 4 milliards de passagers transportés, sur plus de 40 millions de vols,
assurés par seulement 40 000 avions.

*Du point de vue de l'assureur, c'est ce « seulement » qui rend l'exercice statistique délicat.
Cette difficulté est encore accentuée dans le spatial.*

Christophe GRABER

En réalité, si l'assurance aviation et spatiale ne représente que 1 % du marché mondial de l'assurance, elle constitue l'un des segments les plus directement confrontés au gigantisme industriel.

Les aéroports grossissent au même rythme que le trafic (des lignes toujours plus nombreuses) et que les capacités des avions qui peuvent emporter plus de passagers et surtout, comme nous l'avons vu, sur des distances toujours plus longues ; cela parce que, à côté du prix, la durée du trajet est devenue un critère déterminant pour les clients passagers.

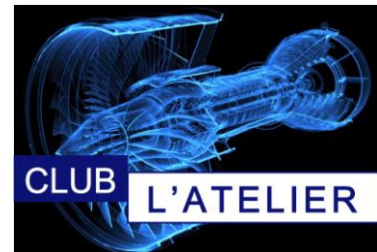
Ce constat du « toujours plus » vaut aussi dans le domaine spatial avec des constellations toujours plus nombreuses et plus importantes, en même temps que les valeurs unitaires restent élevées : 500 millions de dollars pour un satellite géostationnaire, 100 millions d'euros pour un satellite Galileo (coût de revient plus coût de lancement) ; sachant que la constellation comptera à terme 30 satellites dont 6 de rechange cela totalise une valeur de 3 milliards d'euros.

4 MILLIARDS

4 milliards de passagers annuels, mais 4 milliards de dollars, cette fois, c'est le volume mondial total de primes générées par le secteur de l'aviation tous acteurs et toutes activités confondus, contre 500 millions de dollars pour le secteur spatial.

Nouveaux risques – Si les designs des avions s'améliorent continuellement de même que les moteurs, l'attention des assureurs se porte désormais sur les matériaux composites, les nouvelles motorisations, les technologies embarquées, la gestion automatisée du trafic, voire la conduite autonome. Un sujet majeur concerne la protection des données, contre le piratage (risque cyber) ou les dysfonctionnements des systèmes (bug) : toute la chaîne de l'assurance – industriels, intermédiaires, assureurs et réassureurs – explore ce nouveau domaine.

Tensions – Jamais la Terre n'a vu autant d'avions lui tourner autour, mais paradoxalement jamais le marché de l'assurance aviation n'a été aussi tendu qu'à l'heure actuelle. Certaines compagnies sont au plancher de leur seuil économique. La raison en est la baisse inexorable du volume mondial des primes : entre 2001 et 2016, le total des primes souscrites par les compagnies aériennes en corps général et en responsabilité civile a été divisé par trois, de 3,6 milliards de dollars à 1,2 milliard.



Ces niveaux de prime sont à peine suffisants, estiment les assureurs, pour indemniser les sinistres dits *attritionnels*, c'est-à-dire tous les sinistres de fréquence tels que le foudroiement d'un avion ou encore les ingestions d'oiseaux dans les moteurs. Si ce marché de l'assurance est tant à la peine, c'est même en grande partie parce que la sûreté aérienne s'améliore d'année en année. Le taux d'accident établi par l'Association internationale du transport aérien (IATA) est tombé en 2016 à une cote de 1,61 pour un million de vols, en baisse par rapport à 2015 (1,79), année pourtant déjà record en matière de sécurité aérienne. Les flottes sont plus neuves et donc plus sûres, ce qui met les compagnies dans un rapport favorable. Les primes sont aussi d'autant plus aisées à négocier que le marché est en surcapacité : poussés à diversifier leurs risques par les nouvelles réglementations du type Solvabilité 2, de nouveaux acteurs de plus petite taille se sont insérés dans le secteur. On estime aujourd'hui à plus de 50 le nombre de porteurs de risques qui opèrent sur le marché. Cette « surconcurrency » a suffi à annihiler la secousse attendue après la série noire de 2014. Alors que l'année avait été marquée par une succession de catastrophes (la disparition du Malaysia Airlines MH370, l'explosion du MH17 au-dessus de l'Ukraine, le crash du vol Air Algérie AH5017), les primes n'ont pas été augmentées en 2015. L'explication est que les sinistres sont restés dans une fourchette de 200 millions à 500 millions de dollars, soit en-deçà du niveau d'activation des mécanismes de réassurance ; c'est cette activation qui pourrait conduire à une augmentation sensible des primes.

HISTOIRE

La première police d'assurance aviation fut émise en 1911 par le Lloyd's de Londres. Ces premières polices étaient souscrites par des souscripteurs spécialisés dans l'assurance maritime. Toutefois, passé un an, le syndicat arrêta d'émettre des contrats aviation car plusieurs accidents consécutifs à une mauvaise météo persistante avaient causé des dommages collatéraux importants. En 1929, la Convention de Varsovie était signée, visant à établir les modalités, conditions et limitations de responsabilité pour le transport aérien. Aujourd'hui, le Lloyd's de Londres est toujours un acteur majeur dans l'industrie aux côtés de AIG, Allianz, Axa, Chubb, XL, etc. et des dizaines d'autres acteurs plus petits qui, pour certains, vont et viennent au gré des cycles. Apparaissent aussi des agences de souscription (Global Aerospace, LRA, Altitude Risk Partners, Elseco, Starr...) derrière lesquelles s'agrègent des porteurs de risques.

Le marché français a su promouvoir un modèle original qui est celui du consortium réunissant des acteurs de taille et de forme différentes. C'est le modèle adopté par Réunion Aérienne et Spatiale qui tente d'allier les avantages de la concentration des capitaux (grands groupes d'assurance et de réassurance) et la souplesse d'une organisation réduite et réactive.

Tensions ++ – L'interdiction de vol des Super Puma d'Airbus en Norvège et au Royaume-Uni, en 2016, a failli coûter aux assureurs plusieurs centaines de millions de dollars. Le sinistre, survenu en avril 2016, a agité le marché de l'aviation pendant quinze mois, jusqu'à juillet 2017, et la décision des autorités norvégienne et britannique de lever finalement l'interdiction. Entretemps, il faut savoir qu'Allianz, apériteur du pool d'assureurs d'Airbus, avait transmis à ses coassureurs une demande de provision à hauteur de 500 millions de dollars.

Ce marché de l'assurance aviation est encadré par des règles de fonctionnement assez strictes en termes de couverture notamment. Aussi le marché, tout en proposant des montants de garanties élevés, s'est-il montré peut-être relativement conservateur en matière de garanties eu égard notamment aux avancées technologiques. Toutefois, la surcapacité ouvrira sûrement des opportunités d'évolution. Ce sera probablement le cas dans le domaine des data.

Martine LE BEC
rédactrice en chef de la revue Prospective Stratégique

