

*L*e marché  
de l'assurance  
transports  
en 2002

- *Chiffre d'affaires et résultats techniques* -



## S O M M A I R E

<b>Partie I. LES RESULTATS COMPTABLES DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002 .....</b>	<b>p. 3</b>
I) Synthèse du compte de résultat .....	p. 3
II) Les charges du compte d'exploitation .....	p. 4
<b>Partie II. LES COTISATIONS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002 .....</b>	<b>p. 6</b>
I) Les affaires directes (réalisées en France) de l'assurance transports en 2002 .....	p. 7
II) Evolution globale des cotisations de l'assurance transports en 2002 .....	p. 10
<b>Partie III. LES RESULTATS TECHNIQUES DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002 .....</b>	<b>p. 13</b>
I) Les résultats techniques de l'assurance aviation en 2002 .....	p. 13
II) Les résultats techniques de l'assurance maritime et transports en 2002 .....	p. 15
<b>ANNEXES .....</b>	<b>p. 17</b>

*Pour toute information concernant cette publication :*

*Daniel SOARES : ☎ : 01.42.47.91.09*

*Fax : 01.42.47.92.23*

*e.mail : a.ndri@ffsa.fr*

Pour disposer d'exemplaires supplémentaires :

Secrétariat de la DESSI : ☎ 01.42.47.92.35

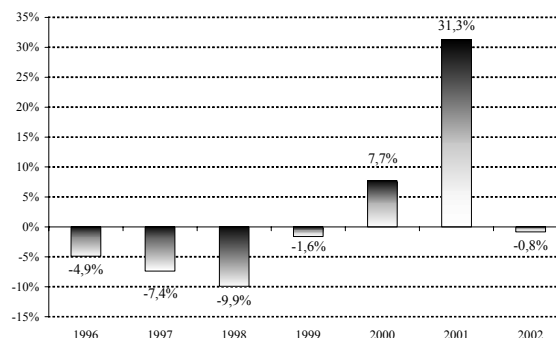
Fax : 01.42.47.92.23

**Ce document est destiné au seul usage des sociétés adhérentes à la F.F.S.A.**

## SYNTHESE SUR L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002

### 1. Les cotisations

- Après 2 années de hausse sur la période 2000 à 2001, les cotisations de l'assurance transports issues des affaires directes enregistrent une baisse. Le recul en 2002 est de 0,8 %. Ce repli provient principalement de l'assurance aviation (- 19 %), malgré les croissances observées sur les Corps (+ 8,5 %), les Facultés (+ 9,4 %) et surtout le Spatial (+ 43,7 %).



Pour l'assurance aviation, la baisse des primes en 2002 intervient après la forte remontée des encaissements consécutive des événements de septembre 2001 qui ont frappé les Etats Unis. Elle s'explique en grande partie par le transfert de portefeuilles vers l'étranger.

A l'opposé, les cotisations de l'assurance spatiale qui, en 2001, enregistraient leur niveau le plus bas constaté ces six dernières années, connaissent une hausse soutenue de 43,7 %.

- Pour la quatrième année consécutive, le chiffre d'affaires de l'ensemble de l'assurance transports (incluant les acceptations et les affaires réalisées hors France) connaît une croissance. Cette évolution en 2002 est plus soutenue que sur les seules affaires directes (+ 10,9 %) et s'observe sur toutes les composantes de la branche.

### 2. Les résultats techniques

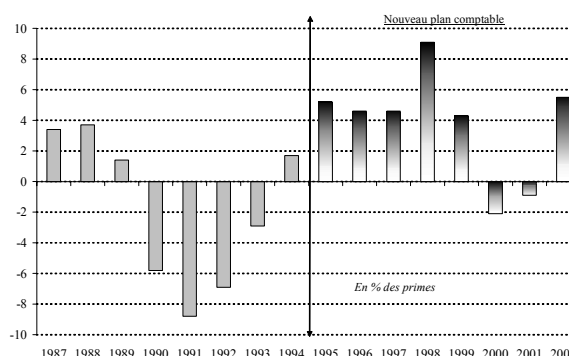
En assurance aviation, le niveau du S/P de l'exercice 2000 atteint près de 3 années de primes (vu fin de 2<sup>ème</sup> année), il fait suite à deux autres exercices ayant enregistré des rapports sinistres à primes supérieurs à 130 %. L'exercice 2001 enregistre un ratio S/P de 61 % (vu fin de 2<sup>ème</sup> année).

Pour l'assurance maritime et transports, le S/P de l'exercice 2002 est orienté favorablement (76 %) et cette amélioration concerne aussi bien les Corps (84 % en 2002 contre 89 % en 2001) que les marchandises transportées (71 % en 2002 contre 81 % en 2001).

### 3. Solde du compte C1

Malgré le recul des cotisations de l'assurance transports en 2002, celles-ci ont pu être compensées par le niveau en net repli de la charge des prestations (61,7 % des primes). Le ratio combiné avant réassurance s'établit ainsi à 83 % des primes.

Bien que la charge de réassurance (18 % des primes) et la baisse des produits financiers aient un effet réducteur, le niveau assez bas du ratio combiné permet d'enregistrer pour le compte C1, un solde bénéficiaire (84 millions d'euros en 2002) après deux années consécutives de déficit.



## PARTIE I : LES RESULTATS COMPTABLES DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002

Afin de disposer de repères sur l'évolution des résultats techniques de l'ensemble de la branche transports, une analyse à partir des états réglementaires C1 et C12 a été menée. Les résultats sont présentés dans cette première partie.

Les données suivantes sont issues des états C1 (A1 avant 1995) de la Commission de Contrôle des Assurances. Elles ne concernent que les affaires directes réalisées en France et incluent les données des succursales européennes.

### I) Synthèse du compte de résultat

Nouveau plan comptable Poste	1999		2000		2001		2002(p)	
	M€	%	M€	%	M€	%	M€	%
● Primes nettes	1144	100	1179	100	1618	100	1518	100
● Dotations des PPNA	-6	-0,5	+14	+1,2	-123	-7,6	61	4,0
● Pdts financiers alloués	89	7,8	93	7,9	83	5,1	39	2,6
● Charge des Prestations(*)	<b>986</b>	<b>86,2</b>	<b>1286</b>	<b>109,1</b>	<b>2281</b>	<b>141,0</b>	<b>936</b>	<b>61,7</b>
⇒ dont Dot. aux provisions	-22	-1,9	+140	+11,9	+1155	+71,4	+149	+9,8
⇒ dont Sin. payés (nets de recours)	1008	88,1	1146	97,2	1126	69,6	788	51,9
● Chargement	269	23,5	275	23,3	305	18,9	324	21,3
dont Frais d'acquisition	127	11,1	138	11,7	154	9,5	162	10,7
dont Frais d'administration	85	7,4	86	7,3	103	6,4	108	7,1
dont Frais de gestion des sinistres	57	5,0	51	4,3	48	3,0	54	3,6
☞ Charge de la réassurance	-78	-6,8	-251	-21,3	-995	-61,5	273	18,0
☞ <b>Solde du compte C1</b>	<b>49</b>	<b>4,3</b>	<b>-25</b>	<b>-2,1</b>	<b>-14</b>	<b>-0,9</b>	<b>84</b>	<b>5,5</b>

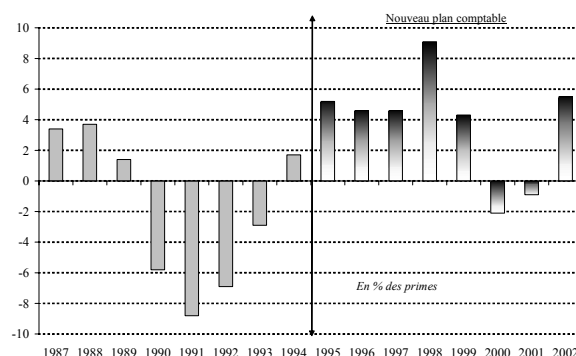
\*Hors frais de gestion des sinistres

- (p) Provisoire

Malgré un recul de 6 % des primes nettes lié à un transfert de portefeuille vers l'étranger, le compte C1 de la branche transports enregistre en 2002 un solde bénéficiaire représentant 5,5 % des primes. Ceci s'explique par l'évolution favorable de la sinistralité en 2002 et le dégagement de boni sur exercices antérieurs. Il convient de noter que les évolutions des cotisations des affaires directes de la branche transport relevées dans les états comptables diffèrent de celles observées sur l'enquête portefeuille, différence liée aux périmètres d'étude pris en compte. Les évolutions sont cependant orientées à la baisse dans les deux cas.

#### ♦ Evolution du solde d'exploitation (en % des primes nettes)

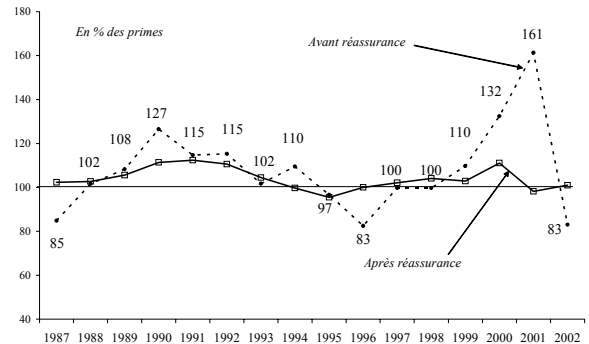
Après 2 années de déficit, le solde d'exploitation de la branche transports enregistre en 2002 un excédent de 84 millions d'euros.



♦ *Evolution du ratio combiné*

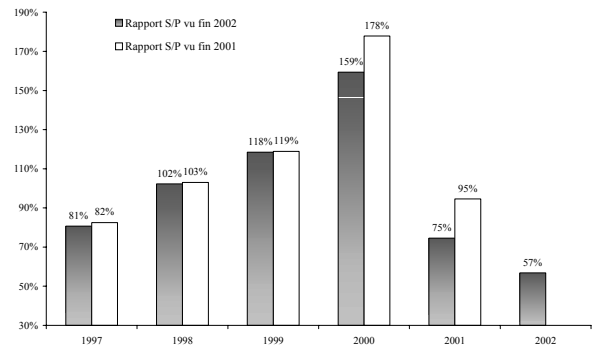
En 2002, le ratio combiné comptable représente 83 % des primes nettes de l'exercice.

Le niveau du ratio combiné est l'un des plus bas enregistré ces 15 dernières années. Il convient de noter cependant qu'il s'applique à un niveau de primes nettement plus élevé.



Les données représentées sur le graphique ci-contre proviennent des états C12 (par année de souscription).

On remarque une amélioration du rapport S/P entre 2001 et 2002 quel que soit l'exercice de souscription considéré. On retrouve ces résultats dans l'analyse des résultats techniques (cf. p. 13 du document).



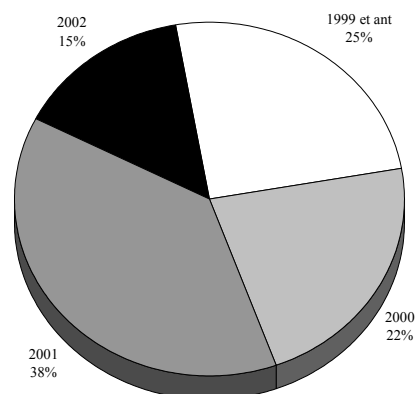
## II) Les charges du compte d'exploitation

En 2002, la charge des prestations de l'assurance transports enregistre une baisse d'environ 60% pour s'établir à 936 millions (soit 61% des primes issues des affaires directes) rompant ainsi avec la hausse en pourcentage des primes constatée depuis 1998.

♦ *Répartition de la charge\* des sinistres payés en 2002 selon l'année de souscription des contrats*  
*Sources : Enquête comptable FFSA/DESSI - Etats C12*

Au total, 85 % de la charge des sinistres payés en 2002 concerne les exercices antérieurs à 2002 (22 % pour le seul exercice 2000).

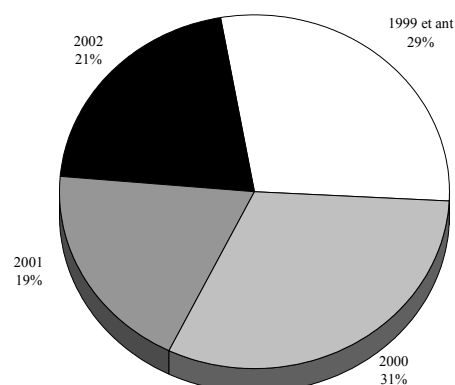
\* Y compris frais de gestion des sinistres



♦ *Répartition des provisions pour sinistres en 2002*

*Sources : Enquête comptable FFSA/DESSI - Etats C12*

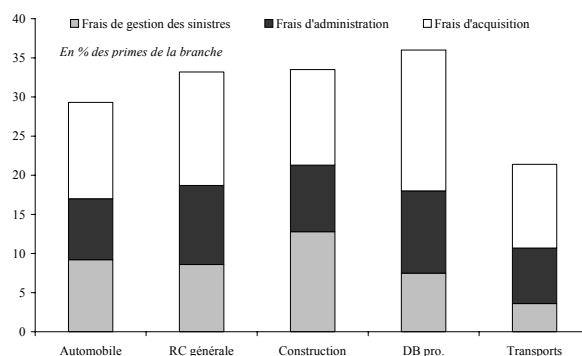
En 2002, le stock de provisions de sinistres à la clôture (nets de recours à encaisser) représente 235 % des primes nettes. Environ 1/3 de ces provisions concernent l'exercice 2000.



♦ *Poids des chargements en 2002 (comparaison avec d'autres branches)*

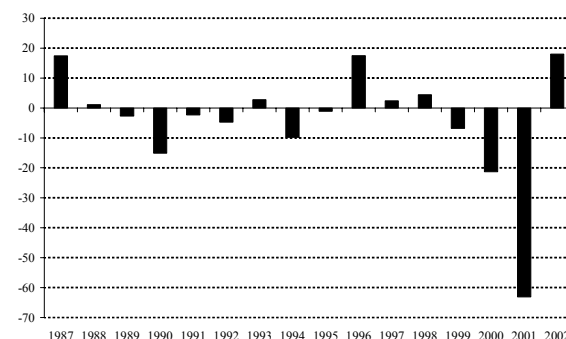
Quel que soit le poste considéré, le poids des chargements de l'assurance transports est plus faible que celui observé dans d'autres branches d'assurance et notamment celles de professionnels.

Ceci provient en partie de l'existence d'entité de souscription en assurance aviation.



♦ *Evolution de la charge de réassurance de l'assurance transports en 2002*

La charge de réassurance représente 18 % des primes de l'assurance transports en 2002.



## PARTIE II : LES COTISATIONS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002

### INTRODUCTION

Les données suivantes sont issues de l'enquête annuelle réalisée par la FFSA. Elles reposent sur un panel de sociétés représentant la quasi totalité des encaissements pour l'assurance aviation et près de 85 % pour l'assurance maritime et transports.

#### ♦ Définition

⇒ **FACULTES** (Marchandises transportées) : Facultés maritimes, aériennes, fluviales et terrestres et RC des transporteurs terrestres.

⇒ **CORPS** : Corps de commerce, corps de pêche, corps fluviaux, RC corps.

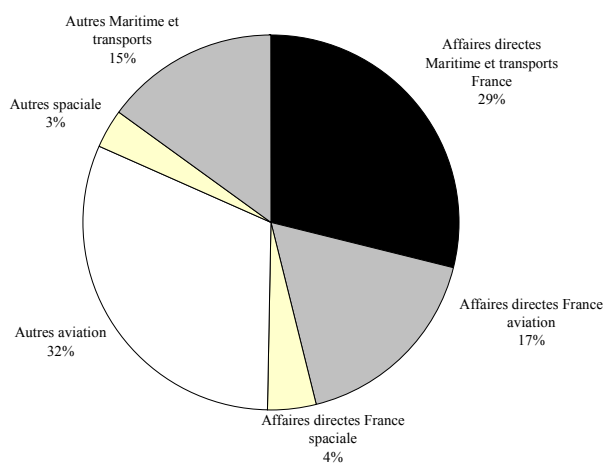
#### ♦ Champs de l'analyse

Ce chapitre concerne les cotisations et s'articule autour de deux parties :

- la première montre l'évolution des cotisations de l'assurance transports en ne tenant compte que des seules affaires directes (réalisées en France), périmètres d'analyse retenus dans les autres branches de l'assurance de biens et responsabilité ;
- la seconde illustre l'évolution de l'ensemble des encaissements liés à l'assurance transports, ce qui inclut les affaires réalisées hors France ainsi que les acceptations.

Le graphique ci-après précise la répartition des cotisations de l'assurance transports.

#### ♦ Répartition en 2002 des cotisations de l'assurance transports selon l'origine des affaires



*Autres = Affaires réalisées hors France et acceptations*

Le chiffre d'affaires global de l'assurance transports comprend outre les affaires directes (50 % des encaissements), les affaires réalisées hors France ainsi que les acceptations.

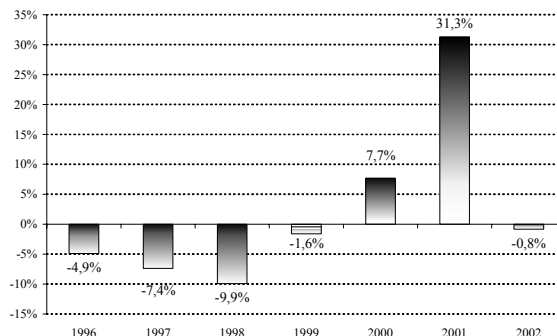
## I. Les affaires directes (réalisées en France) de l'assurance transports en 2002

### A) Cotisations de l'ensemble de l'assurance transports en 2002

- ♦ Croissance des cotisations de 1996 à 2002 toutes branches de transports confondues

	Montant*	Evol. (%)
1996	1354,1	- 4,9
1997	1254,0	- 7,4
1998	1129,7	- 9,9
1999	1111,6	- 1,6
2000	1197,0	+ 7,7
2001	1571,7	+ 31,3
<b>2002</b>	<b>1558,5</b>	- <b>0,8</b>

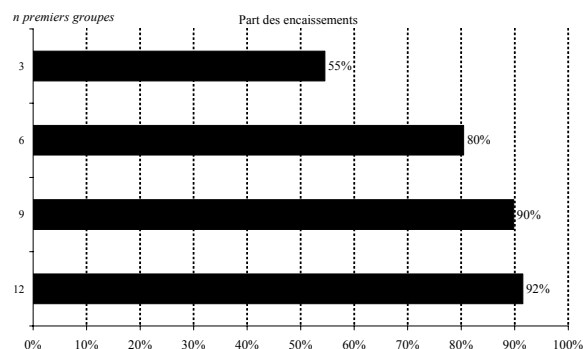
\* En millions d'euros



Les cotisations des affaires directes de l'assurance transports enregistrent un léger repli de 0,8 % en 2002, essentiellement lié à un transfert de portefeuilles vers l'étranger opéré par une société importante du marché.

- ♦ Concentration du marché de l'assurance transports en 2002

En 2002, les trois premiers groupes d'assurance transports réalisent 55 % des encaissements. Le marché est concentré puisque les 9 premiers groupes réalisent 90 % des encaissements (contre 82 % pour les flottes automobiles).



- ♦ Evolution des affaires directes de l'assurance transports selon les différentes branches

	2001*	2002*	Evol. 2002
Corps	323,5	<b>351,1</b>	+ <b>8,5 %</b>
Facultés	497,9	<b>544,8</b>	+ <b>9,4 %</b>
Aviation	658,9	<b>531,9</b>	- <b>19 %</b>
Spatial	91,4	<b>130,7</b>	+ <b>43,7 %</b>
Ensemble	1 571,7	<b>1 558,5</b>	- <b>0,8 %</b>

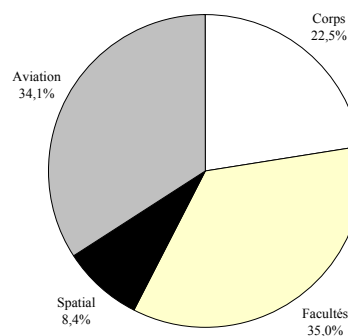
\* Montant en millions d'euros

En 2002, le recul des cotisations de l'assurance transports provient pour l'essentiel de l'assurance aviation (-19 %). A l'opposé, une croissance est observée dans les autres branches (43,7 % pour le spatial, + 8,5 % pour les corps et + 9,4 % pour les facultés).



♦ Répartition des affaires directes réalisées en France selon la branche de transports en 2002

En 2002, l'assurance aviation représente 34 % des affaires directes de l'assurance transports (contre 42 % en 2001), reflétant le repli des cotisations sur cette branche.



B) Analyse détaillée des affaires directes de l'assurance maritime et transports en 2002

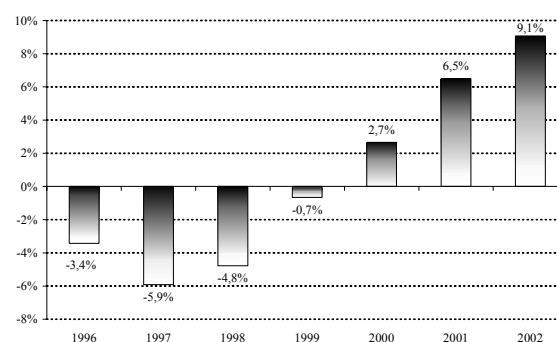
♦ Evolution des affaires directes de 1996 à 2002

	Corps*	Facultés*	Ensemble*
1996	337	508	845
1997	308	487	795
1998	279	478	757
1999	274	478	752
2000	311	461	772
2001	323,5	497,9	821,4
<b>2002</b>	<b>351,1</b>	<b>544,8</b>	<b>891,1</b>

<b>Evol. 2002</b>	<b>+ 8,5 %</b>	<b>+ 9,4 %</b>	<b>+ 9,1 %</b>
-------------------	----------------	----------------	----------------

\* Montant en millions d'euros

♦ Taux de croissance des cotisations



Après quatre années de recul sur la période 1996 à 1999, les cotisations de l'assurance maritime et transports enregistrent depuis trois ans une hausse. En 2002, cette évolution est de 9,1 %.

La croissance des cotisations de l'assurance maritime et transports touche aussi bien les Corps que les Facultés ; toutefois, elle demeure plus forte pour les Facultés (9,4 % contre pour les Corps 8,5 %).

♦ Evolution 2002/2002 selon la catégorie

	Catégorie	Montant* 2002	Evolution 2002
<b>Corps</b>	Corps maritimes	250,8	+ 0,1%
	Energie	20,2	ns
	Plaisance	82	+ 15,2%
<b>Facultés</b>	Toutes facultés	424,0	+ 11,5%
	RC transporteurs	120,8	+ 2,7%

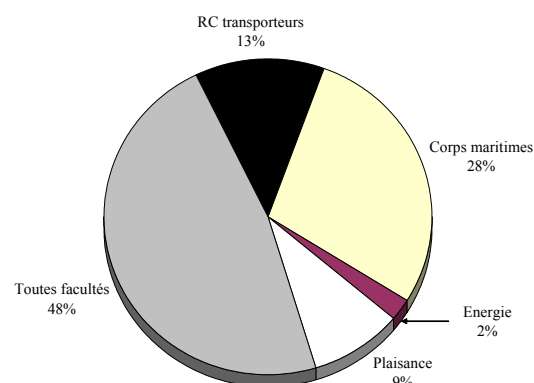
\* En millions d'euros

ns : non significatif

En 2002, la croissance des cotisations de l'assurance maritime et transports a été marquée pour les Facultés. En ce qui concerne les Corps, si la hausse est notable pour la plaisance, elle est modérée pour les Corps maritimes (reflet d'une baisse de l'activité de la construction). La catégorie "Energie" après plusieurs années de baisse, enregistre en 2002 une hausse de ses encaissements.

♦ *Poids des différentes catégories en 2002*

En 2002, les marchandises transportées (Facultés) représentent 61 % des affaires directes de l'assurance maritime et transports.



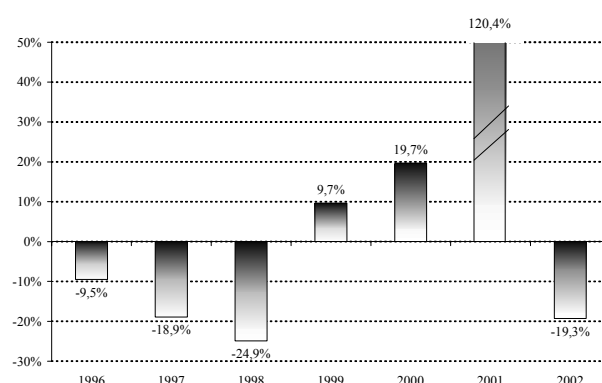
C) Analyse détaillée des affaires directes de l'assurance aviation et spatiale en 2002

♦ *Evolution des cotisations de 1996 à 2002*

	Aviation*	Spatial*	Ensemble*
1996	374,1	135	509,1
1997	303,3	155,7	459
1998	227,7	145	372,7
1999	249,7	109,9	359,6
2000	298,9	126,1	425
2001	658,9	91,4	750,3
<b>2002</b>	<b>531,9</b>	<b>130,7</b>	<b>662,6</b>
<b>Evol. 2002</b>	<b>- 19 %</b>	<b>43 %</b>	<b>- 12 %</b>

\*Montant en millions d'euros

♦ *Taux de croissance des cotisations aviation*



Après trois années de hausse sur la période 1999 à 2001, les cotisations de l'assurance aviation enregistrent en 2002 une baisse. L'année 2002 apparaît en repli après la hausse exceptionnelle de 120 % des encaissements enregistrée en 2001.

En ce qui concerne l'assurance spatiale, les évolutions des cotisations sont plus erratiques. Après le niveau le plus bas de ces 6 dernières années enregistré en 2001, les encaissements connaissent une croissance soutenue en 2002.

N.B. : La ventilation des affaires directes de l'aviation ne fait pas l'objet de suivi statistique ; l'évolution des cotisations selon les catégories est analysée dans le chapitre suivant.

## II. Evolution globale des cotisations de l'assurance transports en 2002

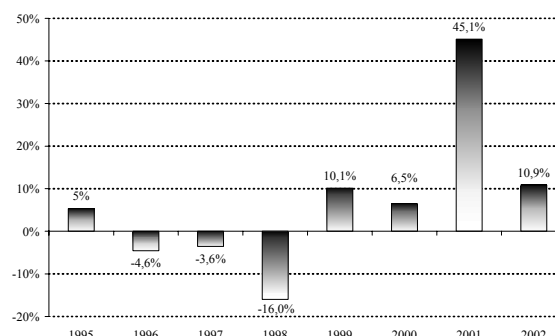
Les données suivantes comportent, outre les affaires directes réalisées en France, l'ensemble des affaires réalisées hors France et les acceptations.

### A) Cotisations de l'ensemble de l'assurance transports en 2002

- ♦ Croissance des cotisations de 1996 à 2002 toute branche de transport confondue

	Montant*	Evol. (%)
1996	2022	- 4,6
1997	1950	- 3,6
1998	1638	- 16,0
1999	1804	10,1
2000	1921	6,5
2001	2787,4	45,1
<b>2002</b>	<b>3091,8</b>	<b>10,9</b>

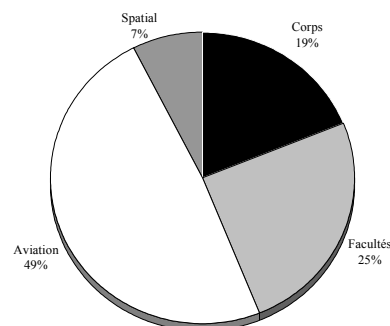
\*En millions d'euros



Les cotisations de l'ensemble de l'assurance transports enregistrent en 2002 une croissance de 10,9 %, mais moins soutenue que celle de 2001 (+ 45,1 %). Cette croissance en 2002 contraste avec le repli observé sur les affaires directes (- 0,8 %) : Les transferts de portefeuilles en assurance aviation se retrouvent dans les cotisations hors France.

- ♦ Répartition des cotisations selon la branche transports en 2002

La part des cotisations de l'assurance aviation est plus importante sur l'ensemble de l'assurance transports (49 %) que sur les seules affaires directes (39 %), reflet d'une croissance plus soutenue des acceptations de cette composante (+ 15,3 % en 2002)



- ♦ Evolution des cotisations globales (affaires directes, acceptations France et hors France) de l'assurance transports selon les différentes branches

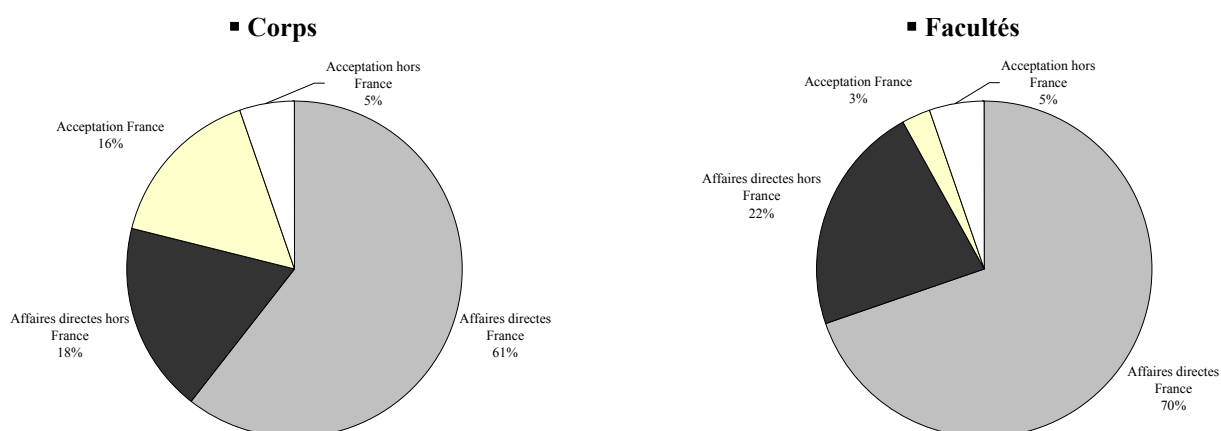
	2001*	2002*	Evol. 2002
Corps	537,1	<b>579,2</b>	<b>7,8 %</b>
Facultés	684,2	<b>780,8</b>	<b>14,1 %</b>
Aviation	1418,1	<b>1505,3</b>	<b>6,1 %</b>
Spatial	148	<b>231,3</b>	<b>56,3 %</b>
<b>Ensemble</b>	<b>2787,4</b>	<b>3091,8</b>	<b>10,9 %</b>

\* Montant en millions d'euros

Quelle que soit la branche d'assurance transport considérée (Corps mis à part), la croissance des cotisations est plus forte sur l'ensemble de l'assurance transports que sur les seules affaires directes. Pour l'assurance Aviation, la baisse enregistrée au niveau des affaires directes se trouve mécaniquement résorbée par la hausse de 15,3 % des acceptations qui représentent plus de 45 % de l'ensemble des encaissements de cette branche.

## B) Analyse détaillée des cotisations de l'assurance maritime et transports

### ♦ Répartition des cotisations selon l'origine des affaires



La part des cotisations issues d'acceptations ou d'affaires réalisées hors France est plus importante pour les Corps que pour les facultés (respectivement 39 % et 30 %).

### ♦ Evolution des cotisations de 1996 à 2002

Pour l'ensemble de l'assurance Maritime et transports, la croissance des cotisations atteint 11,4 % (contre 9,9 % pour les seules affaires directes), les acceptations enregistrant une croissance plus importante de 21,3 % en 2002.

	Corps*	Facultés*	Ensemble*
1996	499	623	1121
1997	494	614	1107
1998	407	598	1004
1999	473	656	1129
2000	505	605	1110
2001	537	684	1221
<b>2002</b>	<b>579,2</b>	<b>780,8</b>	<b>1360,0</b>

Evol. 2002	8 %	14 %	11,4 %
------------	-----	------	--------

\* Montant en millions d'euros

## C) Analyse détaillée des cotisations de l'assurance aviation et spatiale

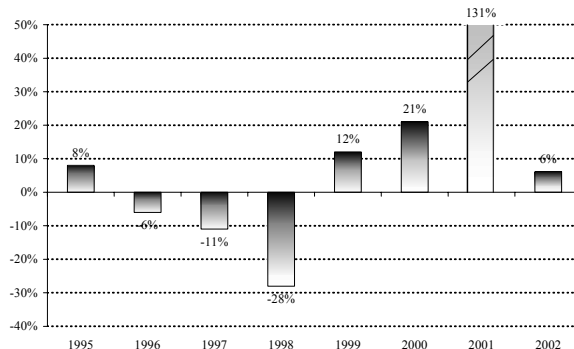
### ♦ Evolution des cotisations de 1996 à 2002

	Aviation*	Spatial*	Ensemble*
1996	706	195	901
1997	631	212	843
1998	452	182	634
1999	505	170	675
2000	613	198	811
2001	1418	148	1566
<b>2002</b>	<b>1 505,3</b>	<b>231,3</b>	<b>1736,6</b>

Evol. 2002	+ 6 %	+ 56 %	- 10,9 %
------------	-------	--------	----------

\* Montant en millions d'euros

### ♦ Taux de croissance des cotisations aviation



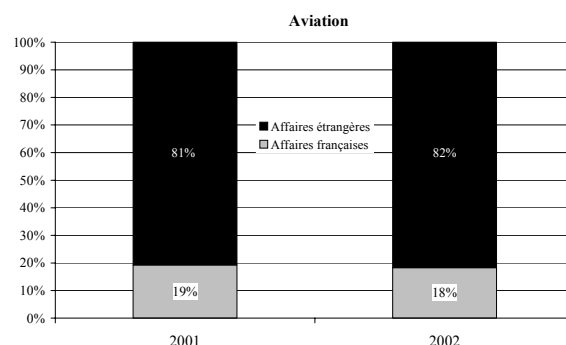
♦ Répartition des cotisations globales selon l'origine des affaires



Le poids des affaires réalisées hors France et des acceptations est prépondérant pour la branche aviation : 65 % en 2002 contre 39 % pour le Spatiale (donnée 2001), 39 % pour l'assurance des Corps et 30 % pour les Facultés).

♦ Poids des affaires françaises et étrangères dans les cotisations 2002

Le graphique ci-contre illustre le caractère international de la branche aviation, pour laquelle le volume des cotisations des affaires étrangères reste supérieur aux 4/5 des encaissements.



♦ Evolution 2002/2001 selon la catégorie (assurance aviation)

\*Montant en millions d'euros

	2001*	2002*	Evol. 2002
Corps Aériens	392,5	359,5	- 8,5%
RC	748,5	786,4	+ 5,1%
Ensemble des compagnies aériennes	1141	1145,6	+ 0,4%
Corps de Construction	23,6	32,5	+ 37,8%
RC Construction / Produits / Rép.	145,1	187,3	+ 29,1%
Ensemble Corps et RC Construction	168,7	219,8	+ 30,3%
Autres Risques Aviation	108,5	139,9	+ 29,0%
<b>Ensemble aviation</b>	<b>1418,1</b>	<b>1 505,3</b>	<b>+ 6,1%</b>

Si la croissance des cotisations en 2002 a été très modérée pour les compagnies aériennes (+ 0,4 %), elle demeure notable pour les autres catégories : 30,3 % pour la catégorie Corps et RC construction/Produits/Réparation; 29 % pour l'aviation générale.

## PARTIE III : LES RESULTATS TECHNIQUES DE L'ASSURANCE TRANSPORTS EN 2002

Les résultats suivants sont issus des enquêtes annuelles réalisées par la FFSA concernant l'assurance maritime et transports d'une part et aviation et spatiale d'autre part. Ils reposent sur un panel de sociétés représentant 75 % pour les données maritime et transports et près de 100 % pour l'aviation.

Il est difficile à partir des deux enquêtes transports d'établir un résultat technique pour l'ensemble de la branche et ce pour les raisons suivantes :

- les données issues de l'enquête aviation et spatiale ne comprennent pas les informations relatives à l'assurance spatiale (en ce qui concerne les résultats techniques). De plus, les données de l'aviation englobent les affaires directes et les acceptations en réassurance facultative ;
- les données issues de l'enquête maritime et transports ne concernent que les seules affaires directes.

### I. Les résultats techniques de l'assurance aviation en 2002

#### A) Situations mondiales de l'assurance aviation

##### ♦ Principales catastrophes aériennes et spatiales en 2002

Source : SIGMA

Date	Pays	Evénement	Victimes	Blessés	Montant dommages assurés
12-02-02	Iran	Crash d'un avion TU 154 d'Iran Airtoures	117	0	4 millions USD
15-04-02	Corée du Sud	Boeing 767-200 ER d'air China percute une montagne	129	37	27 millions USD
07-05-02	Chine	Accident en mer d'un avion MD82 de China Northern	112	0	13 millions USD
25-05-02	Taïwan	Crash après décollage d'un B747-209SF de China Airlines	225	0	20 milliards USD
01-07-02	Allemagne	Collision en vol entre un Tupolev de Bashkirian Airlines et un B757-200F de DHL	71	0	38 millions USD
26-11-02	Espace – Kazakhstan	Décollage manqué du satellite Astra 1K	0	0	292 millions USD
11-12-02	Espace – Guyane Française	Départ manqué de la fusée de lancement Ariane 5	0	0	47 millions USD
23-12-02	Iran	Un An-140 d'Ukraine percute une montagne	45	0	9 millions USD

NB : (1) Le lecteur trouvera en annexes le récapitulatif des sinistres majeurs (nombre et montants assurés) par catégorie de sinistres (aviation, maritimes et fluviales, routières et ferroviaires) et ce depuis 1998.

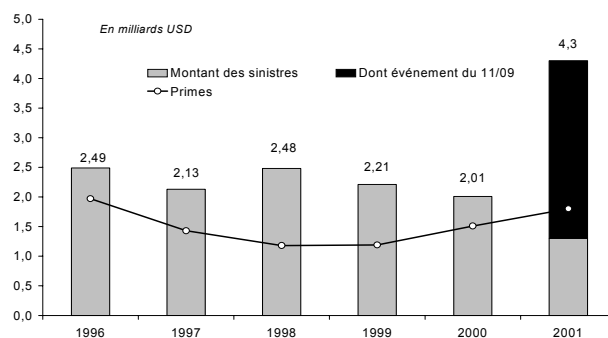
(2) Les événements du 11 septembre sont enregistrés dans la catégorie de sinistres "attentats" et non dans la catégorie aérienne comme il a été repris dans le tableau précédent. Pour la seule branche aviation le montant des dommages est compris entre 3 et 5 milliards USD

##### ♦ Evolution mondiale des primes et de la charge des sinistres aviation

Source : AFA

Sur la période 1996 à 2001, l'assurance aviation a enregistré des niveaux élevés de sinistralité, non compensés par les encaissements. L'année 2001 étant à ce titre tout à fait exceptionnelle.

Les résultats techniques de l'assurance française, dont l'analyse est présentée ci-après, ne dérogent pas à cette situation.



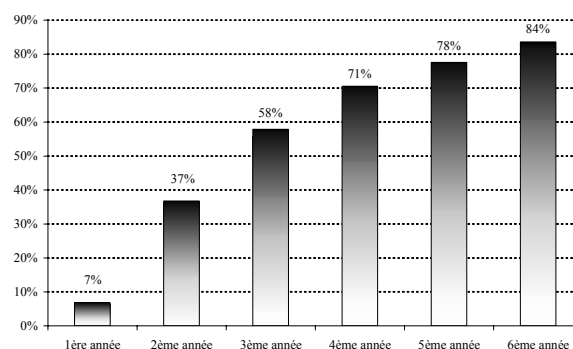
Les données suivantes reposent sur un panel représentant la quasi totalité des encaissements de l'assurance aviation. Elles comprennent outre les affaires directes, les acceptations en réassurance facultative.

## B) Liquidation de la charge des sinistres (France et hors France) aviation

### ♦ *Part de la charge réglée*

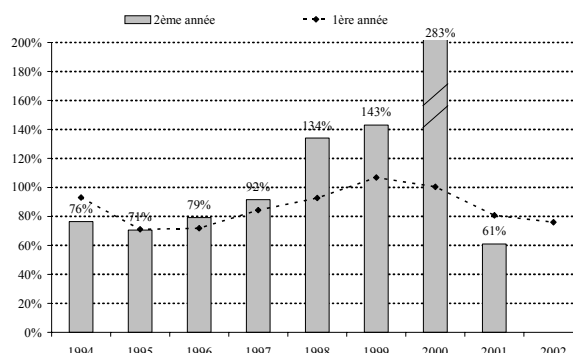
En moyenne, 84 % des sinistres sont réglés au bout de 6 ans. L'exercice 2000 apparaît atypique avec seulement 15 % de la charge réglée en fin de 2<sup>ème</sup> année (contre 37 % en moyenne) et 22% en fin de 3<sup>ème</sup> année (contre 58 % en moyenne).

Ceci s'explique par la forte sinistralité de cet exercice et la nature de l'événement.



## C) Evolution du rapport S/P (hors coût d'acquisition)

Le niveau du S/P de l'exercice 2000 atteint près de trois années de primes (vu fin de 2<sup>ème</sup> année), il fait suite à deux autres exercices ayant enregistré des rapports sinistres à primes supérieurs à 130 %. L'exercice 2001 enregistre un ratio S/P de 61 % (vu fin de 2<sup>ème</sup> année).



## D) Triangle des rapports S/P\* pour l'assurance aviation

	1ère année	2ème année	3ème année	4ème année	5ème année	6ème année
1994	93 %	76 %	79 %	94 %	91 %	92 %
1995	71 %	71 %	73 %	69 %	67 %	65 %
1996	72 %	79 %	82 %	84 %	85 %	90 %
1997	84 %	92 %	96 %	93 %	97 %	<b>99 %</b>
1998	93 %	134 %	139 %	145 %	<b>143 %</b>	
1999	107 %	143 %	154 %	<b>157 %</b>		
2000	100 %	276 %	<b>270 %</b>			
2001®	81 %	<b>61 %</b>				
<b>2002</b>	<b>76 %</b>					

\* Il s'agit du rapport des sinistres aux primes brutes

® Une société a revu ses données transmises en 2001

⇒ Le lecteur peut se référer à la brochure "Le marché de l'assurance aviation et spatiale 2002" pour des données plus détaillées.

## II. Les résultats techniques de l'assurance maritime et transports en 2002

Les données suivantes reposent sur un panel représentant 75 % des encaissements de cette branche. Elles ne concernent que les affaires directes réalisées en France.

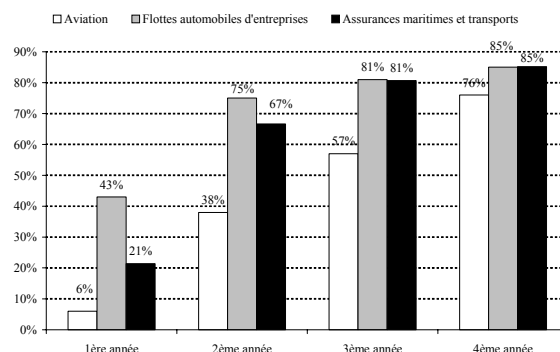
### A) Ensemble maritime et transports

#### 1. Liquidation de la charge des sinistres de la branche maritime et transports

- ♦ Liquidation de la charge de sinistres de l'exercice 1995 : comparaison avec d'autres branches d'assurances.

Sur les deux premières années de règlements, la cadence de paiement des sinistres maritimes et transports apparaît plus faible que celle enregistrée pour les flottes automobiles. A partir de la 3<sup>ème</sup> année, les cadences convergent.

En revanche, l'assurance aviation est sensiblement plus longue dans son déroulement.



#### 2. Evolution des résultats techniques de la branche maritime et transports

- ♦ Triangle des rapports sinistres à primes (hors prise en compte des coûts d'acquisition)

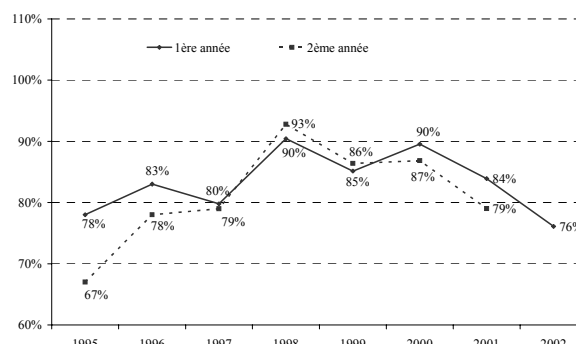
	1ère année	2ème année	3ème année	4ème année	5ème année	6ème année
1996	83 %	78 %	74 %	69 %	68 %	68 %
1997	80 %	79 %	76 %	74 %	70 %	70 %
1998	90 %	93 %	91 %	87 %	87 %	
1999	85 %	86 %	84 %	84 %		
2000	90 %	87 %	92 %			
2001	84 %	79 %				
2002	76 %					

⇨ Le lecteur peut se référer à la brochure "Le marché de l'assurance maritime et transports 2002" pour des données plus détaillées.

- ♦ Evolution du ratio S/P pour la branche maritime et transports de 1995 à 2002

Les résultats techniques de l'assurance maritime et transports enregistrent en 2002 une amélioration de 8 points. Le rapport S/P s'établit à 76 % (hors prise en compte des coûts d'acquisition).

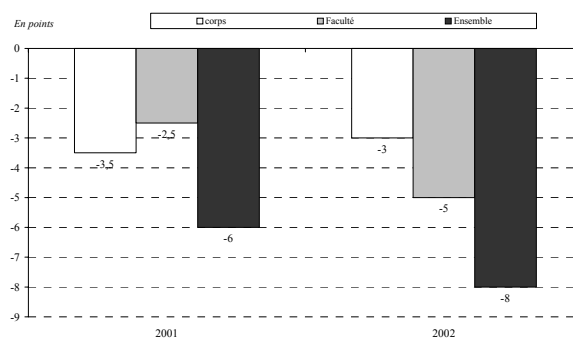
Cependant, la faible part des sinistres réglés les deux premières années ne permet pas d'appréhender le niveau final du S/P 2002.





♦ *Contribution des corps et des facultés à l'évolution du rapport S/P de la branche maritime et transports*

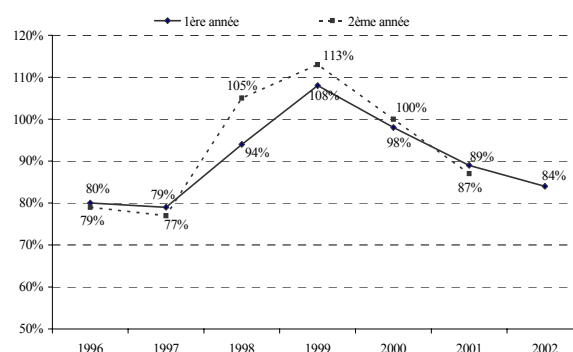
L'amélioration enregistrée en 2002 touche aussi bien les corps que les facultés.



B) Résultats techniques selon la branche maritime et transports

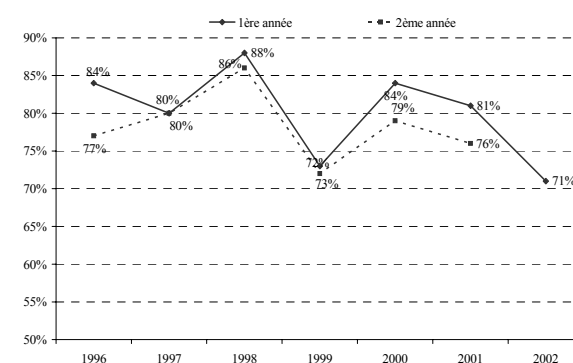
♦ *Evolution du S/P des corps de 1996 à 2002*

Les résultats techniques de l'assurance des Corps enregistrent depuis trois ans une amélioration (de 5 points en 2002). Le niveau du rapport S/P en 2002 reste néanmoins supérieur à ceux observés sur la période 1995 à 1997.



♦ *Evolution du S/P des facultés de 1996 à 2002*

Les résultats techniques de l'assurance des facultés enregistrent une amélioration de 10 points en 2002. Cette amélioration provient de l'effet conjugué de la baisse de la charge sinistres d'une part (- 5 % en 2002) et de l'augmentation des primes d'autre part (+ 7,7 % en 2002).



## **A N N E X E S**

## ANNEXE 1

## DONNEES COMPTABLES PAR GROUPE (ETATS C1)

## Montants en milliers d'euros

groupe	Primes nettes 2002	Primes nettes 2001	Evolution primes nettes	Ratio combiné comptable 2002	Solde* 2002	Solde* 2001
AXA	317 266	278 195	14%	84%	1%	9%
GROUPAMA / GAN	265 059	212 899	24%	76%	9%	-3%
ALLIANZ MARINE ET AVIATION & AGF	237 354	367 981	-35%	98%	-2%	-10%
GENERALI	149 586	163 494	-9%	68%	7%	0%
MUTUELLES DU MANS	148 018	151 234	-2%	64%	18%	1%
CONTINENT	91 629	66 514	38%	106%	5%	2%
CGNU	75 995	173 504	-56%	66%	-5%	1%
HELVETIA ASSURANCES & RSA	54 885	41 736	32%	105%	-1%	-6%
CAISSE CENTRALE DE REASS	8 612	3 622	138%	57%	26%	67%
MACIF	7 740	7 557	2%	84%	16%	16%
SAM BRETAGNE OCEAN (EX SAMBO)	6 988	6 453	8%	55%	11%	14%
MARF	5 051	3 627	39%	102%	-5%	-20%
AZUR	3 772	2 159	75%	93%	4%	-38%
MAAF	3 597	3 515	2%	75%	51%	32%
GMF	3 344	3 357	0%	59%	42%	44%
CEA COMPAGNIE EUROPEENNE D'ASSURANCES	3 231	4 642	-30%	96%	3%	-12%
MATMUT (MUT ASS TRAVAILLEURS MUTUA)	2 482	2 347	6%	81%	14%	10%
STE D'ASS MUT MARITIMES DU MORBIHAN	2 388	2 129	12%	98%	-3%	2%
AREAS - CMA	1 771	1 568	13%	83%	14%	3%
ZURICH	1 231	2 085	-41%	-45%	243%	-24%
MEDITERANNEE (LA)	1 128	869	30%	88%	1%	nd
SAMMAR LA PREVOYANTE	1 031	777	33%	51%	11%	7%
MONCEA	851	867	-2%	129%	49%	-1%
SOC.D ASS.MUT.MAR.CENTRE OUEST	754	639	18%	237%	-10%	-16%
ACM	577	554	4%	53%	42%	52%
MEPM	562	530	6%	35%	5%	-111%
COFACE CIE FRANC.ASSUR.COMMERCE EXT.	541	329	64%	70%	23%	9%
QBE INSURANCE CY LTD	423	400	6%	49%	41%	48%
SMABTP	384	1 520	-75%	19%	90%	47%
SOSUIS	350	252	39%	334%	-220%	64%
MRA MUTUELLES REGIONALES ASSOCIEES	250	257	-3%	72%	30%	31%
NATIONALE SUISSE (FRANCE)	200	251	-20%	13%	36%	23%
MAPA MUTUELLE D ASSURANCE	160	156	3%	93%	9%	4%
ASS. MUT. COMPTABLES ET FONCT. PUBLIC	146	128	14%	137%	-16%	-16%
MUT FRATERNELLE ASSURANCES MFA	129	147	-12%	87%	16%	4%
AIG	nd	9 237	nd	nd	nd	9%
CIE NANTAISE ASS MARIT ET TERRESTRES	nd	1 272	nd	nd	nd	1%
CAISSE GENERALE D'ASSURANCES MUTUELLE	nd	583	nd	nd	nd	17%
MUT ASS ENTREPRISES DE TRANSPORTS	nd	954	nd	nd	nd	9%
CAMB	nd	170	nd	nd	nd	26%
MURACEF	nd	160	nd	nd	nd	113%

Montants en milliers d'euros.

\*en % des primes nettes

## ANNEXE 2

**DONNEES COMPTABLES DES PRINCIPAUX GROUPES (ETATS C4)**  
**CLASSEMENTS**

MARITIME	MARCHANDISES TRANSPORTEES
----------	---------------------------

**Montants en milliers d'euros.**

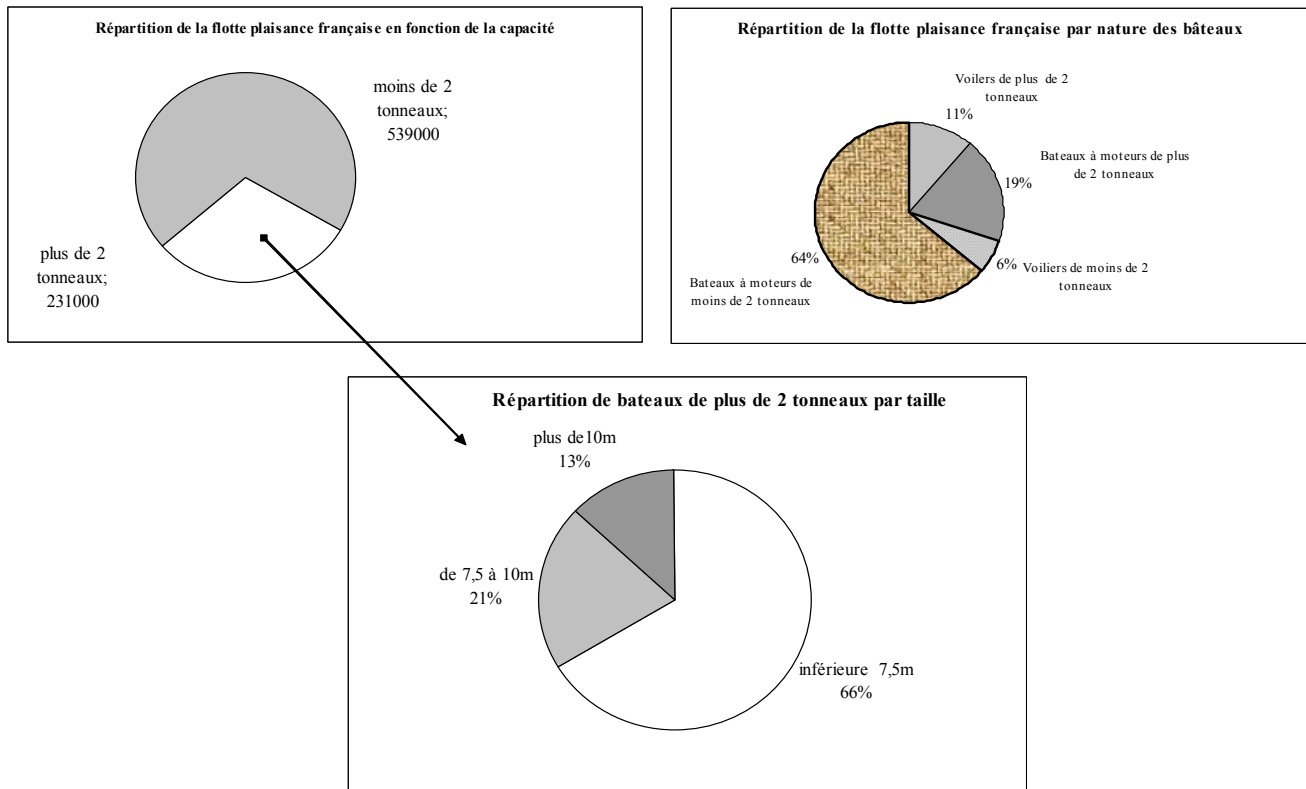
groupe	2 002	2 001	Evolutio n
ACS & AXA	152 845	125 339	22%
ALLIANZ & AGF	59 131	75 226	-21%
GROUPAMA / GAN	50 020	41 978	19%
GENERALI	28 350	25 167	13%
MUT DU MANS	18 898	17 545	8%
CONTINENT	15 384	12 719	21%
MACIF	7 740	7 557	2%
SAM BRETAGNE OCEAN	6 988	6 453	8%
MARF	5 051	3 627	39%
MAAF	3 597	3 515	2%
GMF	3 344	3 357	0%
MATMUT	2 482	2 347	6%
SAMM MORBIHAN	2 388	2 129	12%
CGNU	1 254	5 211	-76%
MEDITERANNEE (LA)	1 128	869	30%
SAMMAR	1 031	777	33%
SAMM CENTRE OUEST	754	639	18%
AZUR	717	671	7%
MONCEA	676	823	-18%
AREAS - CMA	569	557	2%
MEPM	562	530	6%
QBE	424	234	81%
ZURICH	340	396	-14%
ACM	244	223	9%
SAMAP	nd	9 345	nd
CGAM	nd	201	nd
CIE NANTAISE	nd	939	nd

groupe	2 002	2 001	Evolutio n
GROUPAMA / GAN	97 008	79 879	21%
ALLIANZ & AGF	73 494	80 218	-8%
HELVETIA & RSA	54 868	39 279	40%
ACS & AXA	52 674	48 255	9%
MUT DU MANS	50 410	42 395	19%
CONTINENT	42 678	28 652	49%
GENERALI	37 807	43 711	-14%
CCR	8 612	3 622	138%
CGNU	5 244	11 278	-54%
CEA	3 232	4 642	-30%
AZUR	2 893	1 358	113%
AREAS - CMA	1 201	1 010	19%
ZURICH	891	1 690	-47%
COFACE	541	329	64%
SMABTP	384	1 520	-75%
ACM	333	332	0%
MRA	250	257	-3%
MONCEA	160	143	12%
AIG	nd	9 237	
CGAM	nd	382	
CIE NANTAISE	nd	333	

## ANNEXE 3

**ZOOM SUR LE MARCHÉ DE LA PLAISANCE****I – Le parc plaisancier**• *Caractéristiques du parc français*

La flotte de plaisance française immatriculée en 2002, compte officiellement 770 000 bateaux. Elle est constituée à 83 % de bateaux à moteurs. Le graphe ci-après fournit une répartition de cette flotte. Depuis bientôt cinq, environ 20 000 nouveaux bateaux sont immatriculés chaque année.



**\*\* Tonneau de jauge :** unité de mesure du volume intérieur d'un bateau. Un tonneau de jauge est égal à 2.83 m<sup>3</sup>.

- *Voiliers* : le marché des voiliers est devenu principalement un marché de remplacement ; après les années de forte croissance 1970-1980 (7 000 voiliers/an), les achats de voiliers neufs se sont stabilisés à 5 000 unités/an. Depuis deux ans une reprise est enregistrée, bien que celle-ci soit faible.
- *Moteurs* : le marché a connu une évolution cyclique avec des pointes maximum en 1978/1980 et en 1989 ; le marché moteur conserve un bon potentiel de croissance, de l'ordre de 14 000 à 15 000 unités/an.

Il existe également d'autres catégories de bateaux de plaisance : les yachts, les vedettes, les dinghy qui sont des canots à moteurs et les quillards.

• *Aperçu de la flotte « grande plaisance » mondiale*

La taille des bateaux permet de distinguer la plaisance « domestique » qui regroupe les bateaux de taille allant jusqu'à 24 m, de la « grande plaisance » plus rémunératrice, avec des bateaux de plus grande taille. On estime aujourd'hui, la flotte mondiale « grande plaisance » à 4.390 bateaux dont 3.280 motor-yachts et 1.100 voiliers, une augmentation de 72 % en 10 ans.

Les six premiers pays constructeurs sont présentés dans le tableau ci-contre. La France demeure depuis plusieurs années, le deuxième constructeur mondial de bateaux de plaisance et le premier au plan européen. Elle est également le premier constructeur mondial de bateaux de plaisance à voile.

Rang 2002	Pays	Nombre de projets
1	Italie	131
2	USA	105
3	Pays bas	76
4	Turquie	39
5	Grande Bretagne	35
6	France	25

Source : FIN

## II - Le "marché des ports"

- *Déficit de ports*

En 2002, les ports de plaisance sont au deuxième rang de toutes les catégories de ports français en terme de nombre, après les ports de commerce. Ils représentent 41 % du nombre total de ports en France.

La majeure partie des ports a été construite dans les années 1965-1980 (premier nouveau port de plaisance en 1966 : Port Canto à Cannes). En 1993/94, la mise en service de nouvelles places a été de l'ordre de 6.000 anneaux avec l'ouverture de quelques grands ports (Dives, Trébeurden, Hendaye et Port Fréjus).

Mais, l'analyse montre que 90 % des ports sont saturés et qu'il existe encore une forte demande.

**Répartition des ports français**

	Nombre	Part de marché (%)
Ports autonomes	7	1
Ports d'intérêt national	23	4
Ports de plaisance	228	41
Ports de commerce et pêche	304	54
Total	562	100

Source : Ministère Chargé d'équipement et du transport

- *Impact économique*

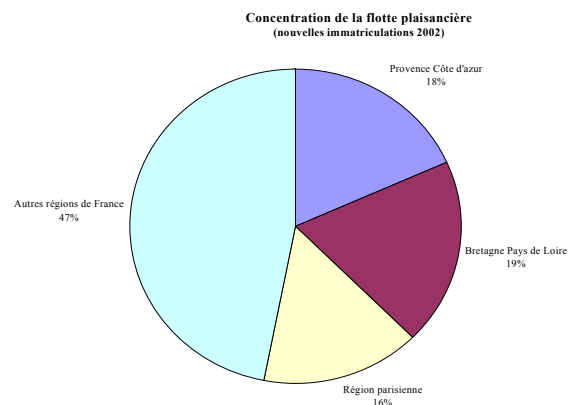
Le chiffre d'affaires cumulé des ports de plaisance est estimé à environ 150 millions d'euros (99 millions d'euros en fonctionnement, 46 millions d'euros en investissement). Par ailleurs, le secteur des industries nautiques, qui regroupe 3.000 entreprises et concerne 40.000 employés, a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 2,3 milliards d'euros, ce qui la place au 1<sup>er</sup> rang en Europe et au deuxième dans le monde (le premier toutefois pour les voiliers habitables, les multicoques et les pneumatiques) avec, en particulier, un taux d'exportation de la production s'élevant à 50 %.

## III - La pratique de la plaisance :

- *Acteurs*

En France, les principaux propriétaires des bateaux de plaisance sont pour la plupart des cadres et des professionnels libéraux. Mais, on note une activité de plus en plus forte de nouveaux acteurs. Sur les 22 000 propriétaires de nouveaux bateaux immatriculés en 2002, près du tiers appartient à des retraités, ouvriers ou employés. Les propriétaires de ces nouveaux bateaux se répartissent sur l'ensemble du territoire français comme ci-contre.

En outre, 40 % des français de plus de 15 ans n'ont jamais pratiqué la plaisance, 20 % le font régulièrement et 40 % occasionnellement.



Source : FIN

- *Activité de plaisance*

La pratique de la plaisance est majoritairement journalière ("day boat"). Près de 4 millions de plaisanciers pratiquent régulièrement selon trois dominantes : la pêche promenade, la balade en mer, la voile loisir. La pêche en mer comprend environ 1 million de pratiquants, dont 400 000 passionnés (150 000 en bateaux).

La voile loisir concerne 75 000 licenciés dans 1 400 clubs, auxquels s'ajoutent les 110 000 licenciés des écoles de voile et les 15 000 de planches à voile, soit 200 000 licenciés au total ; le nombre de pratiquants, licenciés et non licenciés, est estimé à plus de 2 000 000.

La croisière ne concerne environ 40 % du parc de plus de 2 tonnes. La compétition comprend 2 types de pratique, les compétitions locales et régionales qui concernent environ 10.000 bateaux et la course au large qui s'adresse à un public restreint.

La location connaît une croissance significative au niveau de l'activité touristique, que ce soit en location croisière, en charter ou en day boat. Pour la location, il existe 120 entreprises spécialisées représentant 1.500 bateaux, auxquelles s'ajoutent le parc des bateaux de professionnels, dont ce n'est pas le métier principal, et la location directe des particuliers. La location croisière est en progression (40 000 semaines/an). Le "day boat" commence à se développer, surtout en Méditerranée; le charter est encore un créneau qui semble sous-exploité.

### ***Conclusion***

La plaisance française continue son évolution entamée depuis quelques années, avec une hausse du chiffre d'affaire de 16 % en 2001 et une estimation de la hausse en 2002 avoisinant 12 %. La flotte plaisancière avec une taille de 770 000 de bateaux en 2002, répartie entre bateaux à moteurs (83 %) et voiliers (17 %), croît également, à un rythme annuel de 20 000 nouvelles immatriculations. Ce qui posent un problème de places pour le stationnement des navires. On estime aujourd'hui à 150 000 le nombre de places à créer afin de répondre à la demande du marché.

Les plaisanciers français se chiffrent aujourd'hui à près de 4 millions de personnes. Si les cadres et les professionnels libéraux ont été longtemps les principaux acteurs dans ce domaine, il est de plus en plus apparent que la part des retraités, ouvriers voire employés propriétaires de bateaux de plaisance, devient important.

Cette activité qui concerne 3.000 entreprises et emploie 40 000 personnes génère un chiffre d'affaire de l'ordre 2,3 milliards d'euros, grâce aux chantiers navales de sociétés telles que Bénéteau et Jeanneau Ce qui confère à la France, le rang de deuxième constructeur mondial de bateaux de plaisance et le premier en Europe.

Les perspectives de développement de la plaisance en France sont très prometteuses, car malgré des événements exceptionnels tels que les attentats du WTC qui ont ébranlés tous les secteurs du transport, la plaisance a continué son évolution fulgurante.

## ANNEXE 4

**RECAPITULATIF DES SINISTRES MAJEURS SURVENUS SUR LA PERIODE 1998 A 2002  
(SOURCE SIGMA)**

	1998			1999			2000			2001*			2002		
	Nombre	Victimes	Dommages assurés	Nombre	Victimes	Dommages assurés	Nombre	Victimes	Dommages assurés	Nombre	Victimes	Dommages assurés	Nombre	Victimes	Dommages assurés
<b>Catastrophes aériennes</b>	<b>33</b>	<b>1304</b>	<b>1562,6</b>	<b>27</b>	<b>660</b>	<b>1360,9</b>	<b>26</b>	<b>1176</b>	<b>1417</b>	<b>17</b>	<b>785</b>	<b>1094</b>	<b>17</b>	<b>1158</b>	<b>453</b>
Chutes d'aéronefs	17	1199	249	14	570	234,1	16	1094	159	10	666	87	14	1087	78
Explosions, incendies	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dommages au sol	7	83	269	8	90	367,5	4	82	238	2	119	71	0	0	0
Collision en vol	1	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	71	38
Espace	8	0	1044,1	5	0	759,3	6	0	1020	5	0	936	2	0	337
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

<b>Catastrophes maritimes et fluviales</b>	<b>30</b>	<b>1625</b>	<b>177,3</b>	<b>29</b>	<b>2268</b>	<b>190</b>	<b>28</b>	<b>2247</b>	<b>ND</b>	<b>22</b>	<b>1609</b>	<b>ND</b>	<b>32</b>	<b>2822</b>	<b>702</b>
Cargos	7	311	122,1	6	176	33	3	200	ND	2	65	ND	5	5	391
Paquebots	20	1314	9,7	18	2067	80	24	1929	ND	19	1523	ND	23	2747	211
Pétroliers	0	0	0	2	0	42	0	0	0	1	21	ND	2	41	16
Plates formes pétrolières	3	0	45,5	2	0	35	0	0	0	0	0	ND	0	0	0
Autres	0	0	0	1	25	0	1	118	ND	0	0	ND	2	29	84

<b>Catastrophes routières et ferroviaires</b>	<b>79</b>	<b>2601</b>	<b>46,5</b>	<b>66</b>	<b>2341</b>	<b>46,4</b>	<b>97</b>	<b>3100</b>	<b>17</b>	<b>75</b>	<b>2061</b>	<b>ND</b>	<b>96</b>	<b>3322</b>	<b>ND</b>
Autocars, poids lourds	60	1839	1,5	50	1695	36,4	78	2574	3	62	1813	ND	75	2157	ND
Chemin de fer	8	532	45	11	514	10	14	320	14	12	247	ND	19	1129	ND
Collisions en série	5	69	ND	0	0	0	3	21	ND	1	1	ND	2	36	ND
Autres	6	161	ND	5	132	ND	2	185	ND	0	0	ND	0	0	0

\* Les données de l'attentat du WTC ne sont pas incluses dans ces risques  
Dommages assurés = en millions USD - hors dommages de responsabilité civile