

[À LA UNE]



LE CHIFFRE

— 27%

C'est l'évolution des valeurs transportées dans le monde en 2009.

TRANSPORT MARITIME

# Et vogue la galère...

■ Au lendemain de la deuxième édition du Rendez-vous international de l'assurance transport, nous faisons le point sur un marché confronté à des difficultés économiques sans précédent, mais dont l'avenir recèle nombre d'opportunités pour les assureurs français.

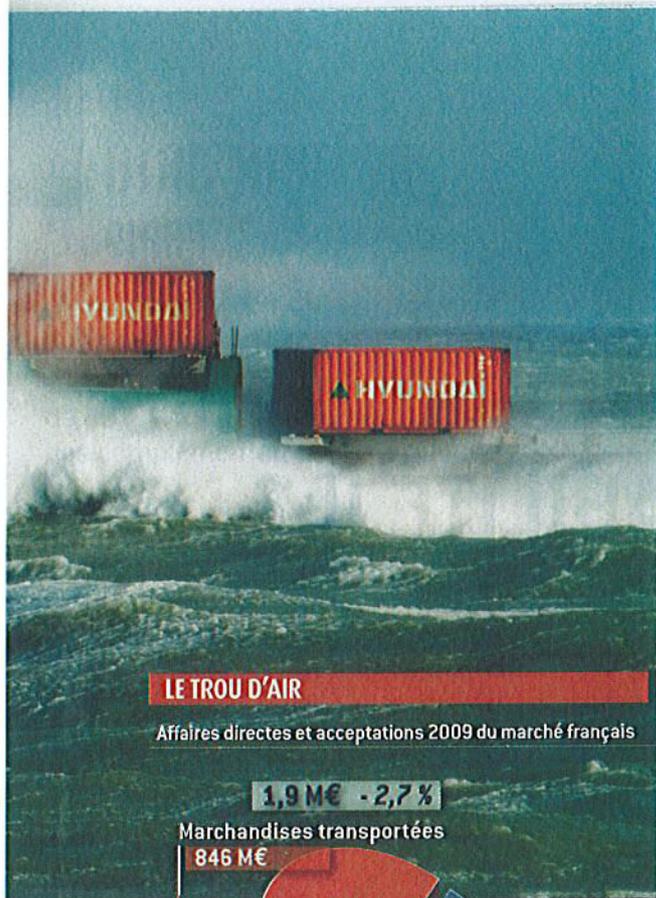
Quatre cents participants issus de trente-cinq nationalités se pressaient à Cannes, cette semaine, pour la deuxième édition des Rendez-vous de l'assurance transports. Une réussite pour le marché français, instigateur de la manifestation. Le pari n'était pourtant pas gagné d'avance pour le Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports, chargé de la mise en musique de l'événement. Il l'était encore moins pour la commission des assurances transports (Comat), qui réunit au sein de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) la quarantaine d'acteurs actifs dans cette branche, initiatrice du Rendez-vous.

Car si l'ambiance était plutôt enjouée, le transport maritime mondial n'en traverse pas moins une passe délicate, dans le sillage de la crise économique sans précédent qui secoue le monde depuis bientôt deux ans. Pour la première fois depuis les années d'après-guerre, la crise a entraîné une décroissance du PIB mondial de 2,7% en 2009, et le commerce international s'est contracté de 10% en volume.

La baisse des valeurs transportées a ainsi atteint 27%! Et même si certains parlent de reprise, « la crise n'est pas terminée », prévient Jacques Liebmann, à la tête de l'activité transport du courtier Siaci-Saint-Honoré. « Pour beaucoup

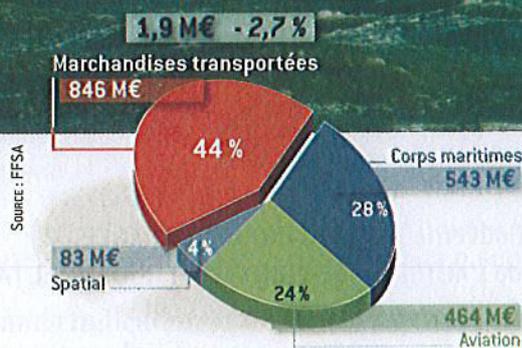
## DES CHARGEURS À LA FÊTE

■ Les chargeurs français restent à la fête en matière d'assurance des marchandises transportées. « À l'exception du transport des matières premières (*commodities*), le marché facultés reste surcapacitaire, avec nombre de nouveaux entrants », explique Jacques Liebmann, chez Siaci-Saint-Honoré. Ainsi, les principaux chargeurs français ont le choix, et la concurrence est vive. Certains l'ont fait jouer et ont changé d'assureur en début d'année : Colas travaille désormais avec Generali, Sernam avec Allianz, Sanofi avec Ace et Décathlon avec Axa. D'autres, tels que CFAO ou LVHM, ont au contraire préféré rester avec leur assureur (Allianz et Axa) ou leur courtier (Degonde & C<sup>ie</sup> et Siaci-Saint-Honoré).



**LE TROU D'AIR**

Affaires directes et acceptations 2009 du marché français



SOURCE : FFSA

Plongée des échanges mondiaux, baisse des cours des matières premières... après une belle année 2008 (+9%), le marché français de l'assurance transports marque le pas.

d'entreprises, l'activité restera en 2010 inférieure à celle de 2008», prévoit-il. Faute d'un retour de la croissance du négoce international et du renouveau des financements des grands projets, la masse assurable continuera de se contracter à l'avenir.

**Après six ans à plein régime**

Déjà en 2009, à 1936 M€ de cotisations, l'activité des assureurs transports français s'est contractée de 2,7%. Une baisse équivalente à celle du PIB mondial : «Le transport est une activité cyclique, l'assurance transport également. La connivence avec notre secteur est grande», remarque Patrick Le Cerf, directeur exécutif de Groupama transport. Ainsi, l'activité de cette dernière est stable en 2009 (environ 300 M€ de chiffre d'affaires), après six années de croissance à deux chiffres, «reflet de l'envolée du secteur depuis 2003». La stabilité est également de mise en 2009 pour Allianz Global Corporate & Specialty France (AGCS), autre ténor du marché français. Seul Axa Corporate Solutions, le leader du marché

français, parvient à maintenir la croissance de son activité marine (+3,2%, à 417,3 M€) :

«Notre croissance 2009 est moindre que celle des années précédentes, mais elle a pu rester significative grâce à la réalisation d'affaires nouvelles et au développement de nos activités dans des zones géographiques particulièrement dynamiques», explique Patrick de la Morinerie, son directeur général adjoint.

**L'axe maritime a basculé**

La deuxième édition du Rendez-vous international de l'assurance transport a fait la part belle à ces nouvelles places fortes du *shipping* : «Il a beaucoup été question de la nouvelle donne en matière de géographie du transport maritime. L'épicentre du transport mondial se déplace actuellement vers l'Asie, et la Chine en particulier», note Gilles Mareuse directeur de l'activité transport d'AGCS France. La Chine est ainsi devenue récemment le principal chantier naval mondial, avec près de 40% des unités en construction. Dans ce contexte,

**LA CHINE, PRINCIPAL ACTEUR DE LA REPRISE MONDIALE**

«Plutôt qu'un énième bilan de la crise, ces Rendez-vous sont résolument tournés vers l'avenir et les défis auxquels nous devons faire face», a insisté Patrick Le Cerf, président du Comité d'études et de services des assureurs maritimes et transports



BERNARD MARTINEZ

(Césam), dans son discours inaugural, mardi 4 mai à Cannes. Une manière de justifier le fil rouge de la manifestation, *Rough Seas ahead* (tempêtes annoncées), alors que le monde sort à peine «de la pire crise économique de l'histoire», selon le professeur Philippe Chalmain, qui prenait sa suite pour dresser un état conjoncturel du monde et des échanges. Et pour ce spécialiste des affaires internationales, le futur de l'économie mondiale est clairement situé en Chine, «tout nouveau premier producteur mondial d'automobiles et sans doute deuxième puissance économique de la planète». Aussi, l'explication de la forte volatilité du prix des matières premières (pétrole, minerais de fer ou métaux précieux), qui touche fortement l'activité des assureurs maritimes, est-elle à chercher du côté de l'empire du Milieu.

comment le marché français est-il positionné pour répondre aux attentes des assurés, armateurs ou chargeurs? «Nous poursuivons notre travail de prévention face à la piraterie, qui ne cesse de se développer, et nous continuons de promouvoir la navigation en convoi ainsi que le signalement systématique à la flotte internationale de protection», explique Gilles Mareuse. Mais face au géant britannique, le marché français a-t-il des arguments à faire valoir? La grande nouveauté de 2010, la police corps de navires développée en partenariat avec les courtiers et les armateurs, devrait conférer un avantage aux acteurs hexagonaux. Disponible à la souscription à partir du 1<sup>er</sup> juillet, la nouvelle offre est un package de garanties complet, qui conserve les principales solutions mises en œuvre dans les textes français antérieurs et s'inspire du meilleur des marchés britannique et, surtout, norvégien.

■ STÉPHANE TUFFÉRY