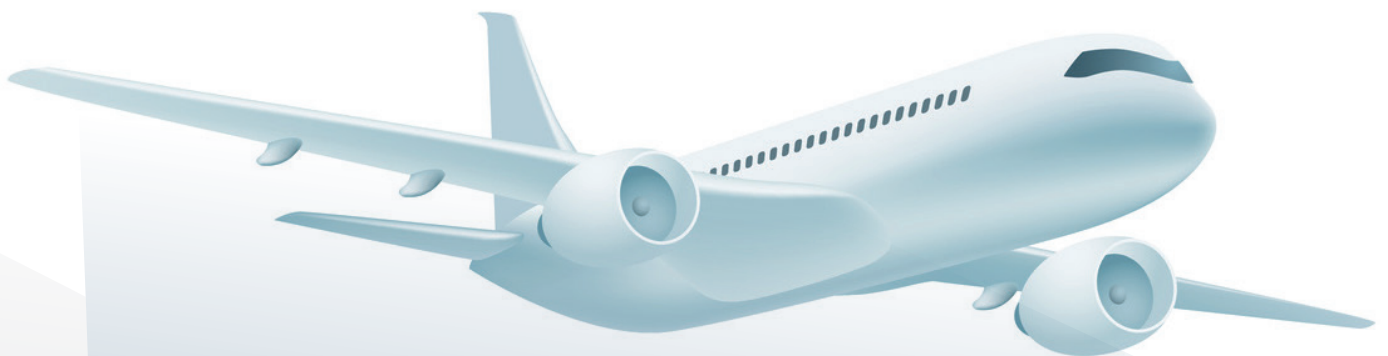




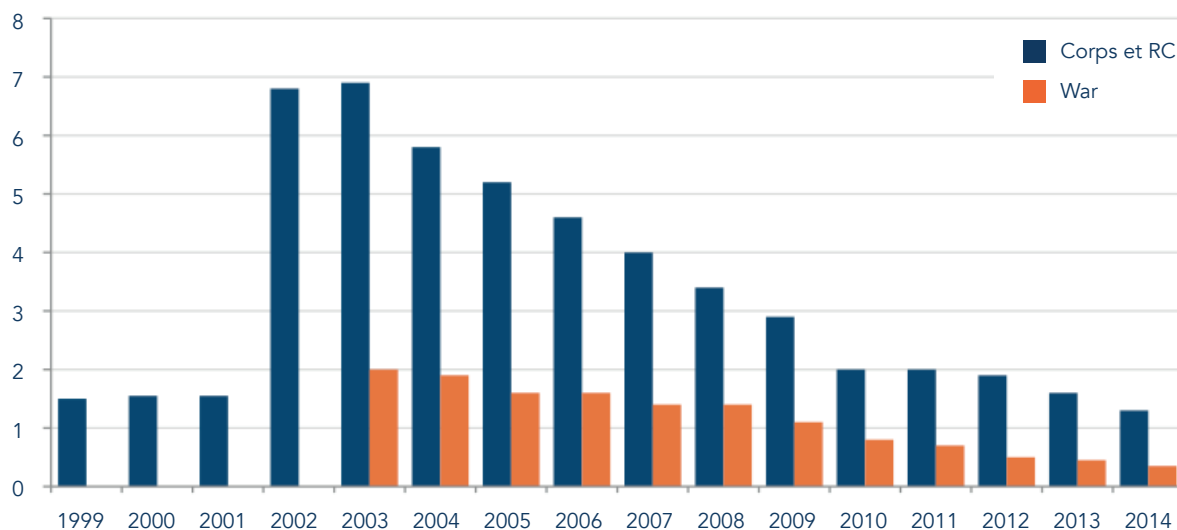
## **Market Research Aerospace**



Août 2014

## 1. Le marché d'assurance des compagnies aériennes historiquement bas

Primes brutes encaissées par année civile (en milliards \$)



### Corps et RC : Le marché général.

- Le corps correspond à l'assurance de l'avion.

- La Responsabilité Civile (RC) couvre les indemnités payées en cas de décès ou accidents des passagers mais également les conséquences aux tiers (ex : crash sur un bâtiment).

### War : Couvre seulement l'avion et les conséquences aux tiers, jamais les passagers. Un sinistre est considéré comme War en cas de :

- Détournement
- Attaque par missile
- Explosion en vol par une bombe
- Etc.

Bien que trompeuses, les conséquences dues à une guerre (entre 2 états) ne sont jamais couvertes en assurance.

## ANALYSE

Le 11 septembre impacta durement les assureurs aéronautiques entraînant deux conséquences majeures :

- Triplement des taux des primes d'assurance appliqué aux compagnies aériennes. En 2003 ce marché atteint un pic historique de 6,9M\$ (M pour milliard et m pour million).
- Les couvertures « war » sont exclues des polices d'assurances. Un marché spécifique se crée captant jusqu'à 2M\$ de primes en 2003.

Pendant plus d'une décennie ces deux marchés ont connu une baisse ininterrompue des taux pour atteindre les niveaux actuels. Ces baisses sont dues à :

1. L'absence de sinistre majeur capable d'entraîner un retournement de tendance. La charge de sinistres s'établit, en moyenne, sous la barre du milliard de dollars US. Elle se décompose de la manière suivante :

- 400m\$ de sinistres de faible intensité (dit « d'attrition ») : pertes de valises, petits incidents, usures des pièces, etc.
- 300m\$ de sinistres de moyenne intensité : atterrissage brutal, moteur endommagé, impact au sol, risque aviaire, etc...
- Entre 0\$ et 700m\$ pour événements majeurs (crash du AF417 Rio/Paris)

2. Un afflux ininterrompu de nouveaux acteurs assureurs et réassureurs voulant entrer dans ce marché lucratif et qui engendre un déséquilibre structurel entre la demande et l'offre de couverture.

3. Une amélioration de la fiabilité des avions et de la formation des pilotes.

## 1. Le marché d'assurance des compagnies aériennes historiquement bas (suite)

Les résultats financiers et la trésorerie des assureurs étant globalement positifs tout au long de ce cycle, les primes couvrant les risques aviation ont atteint des niveaux dangereusement bas. En effet, si la somme des sinistres de faibles et moyennes intensités est prévisible avec un faible écart type, ce marché est, par nature, extrêmement volatile et peut connaître un sinistre, voir une série de sinistres majeurs, déséquilibrant violemment les résultats des compagnies d'assurances.

### Il est bon de rappeler que :

- Toutes les grandes compagnies aériennes (Air France, American Airlines, Lufthansa, Emirates, etc.) achètent jusqu'à 2.5M\$ de plafond de garantie par sinistre (300m\$ pour le corps d'un A380 et 2.2M\$ pour les passagers et dommages aux tiers). Un scénario de collision entre 2 avions en phase de décollage ou d'atterrissage peut théoriquement engendrer un sinistre de 5M\$. Soit plus de 4 fois le montant mondial des primes encaissées sur une année ! Rappelons qu'en 1977 un 777 de Boeing a percuté un A320 à Tenerife causant la mort de 583 passagers.
- Les constructeurs et leurs sous-traitants (Boeing, EADS, ATR, Embraer, etc.) souscrivent également des contrats de 2M\$ de garantie afin de se prémunir si leur responsabilité est engagée (ce qui est avéré dans 60% des cas).
- La cour d'appel du Conté de Santa Barbara a attribué en 2010, suite à un crash d'un ATR72 en vol régional aux USA, le montant record de 6.1m\$ d'indemnités pour les familles des passagers tués. Sur ces bases, un A380 avec plus de 450 passagers à bord peut engendrer un sinistre supérieur à 2,7M\$ (hors corps, hors conséquences au sol).

L'irrationalité de ces montants est du au fait que :

- D'une forte composante émotionnelle à l'échelle nationale et internationale lors de la survenance d'un crash aérien qui est de plus en plus accentuée par les médias et réseaux sociaux.
- De nombreux pays, comme les USA, déterminent le montant des indemnités aux familles selon les recommandations de jurys populaires et non de juges professionnels. Dès lors, l'irrationalité l'emporte au vu des montants des couvertures disponibles (des milliards disponibles à distribuer).

La baisse régulière des primes (entre 10% et 20% par an) a été encore plus accentuée car parallèlement, le trafic aérien et les avions de lignes eux, ont été multipliés par trois depuis 2000.

Augmentation drastique de la matière assurable et baisse graduelle des primes d'assurance sont le scénario parfait pour un retournement violent de marché en cas d'évènement(s) majeur(s).

## 2. 2014, le retournement du marché ?

Une série noire...

### Un nombre de crash record dans un laps de temps court :

- **Malaysian Airline MH370 - Mars**
  - Corps : B777, 120m\$ (réservé à 50% par le marché War et 50% par le marché général)
  - Passagers : 239, 1m\$ par passagers hors USA et €, 2m\$ par passager € et 2.5m\$ US/Canada, environ 280m\$ (100% marché général)

Réserve actuelle : 400m\$
- **Tripoli Airport - Juillet**
  - Attaque au sol de l'aéroport par des factions Djihadistes)
  - 11 aéronefs détruits (100% payé par le marché War)

Réserve actuelle : 500m\$
- **Malaysian Airline MH17 - Juillet**
  - Corps : B777, 55m\$ (réservé à 100% par le marché War)
  - Passagers : 283 (90% d'européen), 2m\$ par passagers, soit 545m\$ (100% marché général)

Réserve actuelle : 600m\$

## 2. 2014, l'année du retournement de marché ? (suite)

- **Trans Asia GE222 (Juillet)**  
Réserve actuelle : 120m\$
  - **Air Algérie AH 5017 (Juillet)**
    - Corps : MD83 : 5m\$
    - Passagers : 118 dont 54 Français, 1.4m\$ par passager (100% marché général)
- Réserve actuelle : 200m\$

### LE MARCHÉ WAR

- 615m\$ de sinistres payés :
- Ratio sinistres à primes supérieur à 250%
- Un syndicat du Lloyd's a demandé des avances de capitaux pour faire face à ses engagements (bankruptcy found appeal).

### LE MARCHÉ AVIATION GÉNÉRAL

- 1.2M\$ de sinistres :
- Ratio sinistres à primes anticipé supérieur à 200%
- 2 réassureurs généralistes fortement impactés dans leur activité « aerospace », néanmoins ces chocs seront facilement absorbés par ces réassureurs de premier plan.
- La Réunion Aérienne (GIE Français) semble être peu impactée.

### Conséquences prévisibles

Cette série noire devrait impacter substantiellement les primes d'assurance demandées pas les compagnies d'assurance dans les mois à venir. Néanmoins cette hausse ne devrait pas être également répartie en fonction des zones et type de risque :

- **TIERS A : Les polices d'assurance des compagnies aériennes USA/Canada (American Airlines, Delta, Airways, ect.)**  
Etant renouvelées le 1 décembre 2014 la tendance marché sera connue dès septembre. Les risk managers des compagnies nord-américaines n'oublieront pas de rappeler aux courtiers et assureurs qu'encore une fois ces sinistres ne les concernent pas et que la fréquence des crashes « US » restent de loin la plus faible. Une hausse de 10% à 15% (à 2 chiffres) semble être le scénario anticipé.
- **TIERS B : Les polices d'assurance des compagnies aériennes Asie / Europe**  
L'impact sera vraisemblablement plus fort. Une augmentation entre 15% et 30% semble être la tendance. Il est bon de rappeler que cette zone est fortement dominée par Allianz et AXA qui ont tous deux des parts importantes sur le programme de la Malaysian Airline (Allianz apériteur du programme avec 17.5%).
- **TIERS C : Les polices d'assurance des constructeurs et sous traitants**  
Ces acteurs seront impactés mais il est encore trop tôt pour connaître leur implication dans cette série de sinistre. Nous rappellerons que dans 60% des cas ils sont directement incriminés et lorsque qu'ils le sont, 40% des indemnités sont payées par leurs assureurs en moyenne.
- **TIERS D : Les polices d'assurance des petites compagnies aériennes régionales**  
Devraient suivre les mêmes tendances en fonction de leur zone de vol géographique (TIERS A et B).
- **Aviation Générale (Aéronefs hors compagnies aériennes : privé, transport de VIP ou commercial, etc.) :**  
Ce marché a également subi des baisses constantes sur la période 2001-2014, le montant global des primes générées est passé de 6M\$ à environ 3M\$ en 2014. L'impact sur les primes d'assurance est plus complexe à déterminer car ce segment comporte de nombreuses sous-classes ayant des cycles d'assurances différents :
  - Les primes d'assurance des aéronefs pistons (ULM, Hélicoptères, avions) :  
ont atteint leur prix plancher depuis 2011.
  - Les primes d'assurance des aéronefs turbopropulseurs :  
subissent toujours une baisse mais cette dernière s'est stabilisée depuis 2009/2010.
  - Les primes d'assurance des réacteurs (Jets) :  
subissent toujours une baisse des prix et des taux de 0.005 par Euro assuré sont souscrits par AIG (cela correspond à assurer une Twingo neuve en tous risques pour 50€ par an !)

## 2. 2014, l'année du retournement de marché ? (suite)

Si le marché de l'aviation général n'est pas directement impacté par cette série de crashes il serait néanmoins naïf de croire que les primes d'assurance ne subiront pas une pression haussière car quasiment tous les assureurs aériens assurent les compagnies aériennes et les risques de classe Aviation Générale. Leurs directions générales ont une vision des ratios sinistres à primes agrégée « Aéronautique ». Les hausses de primes demandées par les dirigeants des compagnies d'assurance seront transverses à l'ensemble du segment.

Pourquoi les assureurs souscrivent les risques « compagnies aériennes » et « aviation générale » ?  
Les compagnies aériennes amènent une très forte volatilité mais des espérances de gain très élevées les bonnes années, et l'aviation générale une masse de primes plus importante avec des résultats plus stables mais faibles. Ces deux classes de risques permettent un équilibre du portefeuille.

### CONCLUSIONS

Quelque soit le risque assuré la tendance sera à la hausse dans les mois à venir.  
SPVIE vous accompagne dans la stratégie à mener afin de maîtriser au mieux ces changements.



Artus PIRONNEAU  
01.85.08.07.54  
07.62.09.26.26  
artus.pironneau@spvie.com