

ANALYSE

ÉCONO

MIQUE

MANCHE - MER DU NORD

ET

SOCIALE

ANALYSE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE L'UTILISATION DE NOS EAUX MARINES ET DU COÛT DE LA DÉGRADATION DU MILIEU MARIN

MANCHE - MER DU NORD

JUIN 2012

UTILISATION DES EAUX MARINES

Activités industrielles

Services financiers maritimes

Régis Kalaydjian
(Ifremer, Issy-les-Moulineaux).



1. GÉNÉRALITÉS SUR L'ACTIVITÉ

Les services financiers maritimes regroupent les services bancaires maritimes et l'assurance maritime.

1.1. SERVICES BANCAIRES MARITIMES

Ils concernent :

- le transport maritime : financement des investissements en équipements portuaires et en navires, dont les commandes de navires et celles d'équipements des navires ;
- les services à l'énergie offshore (pétrole et gaz).

Aucune donnée sectorielle harmonisée n'est disponible sur les services bancaires maritimes, qui ne seront pas détaillés dans ce rapport.

Plusieurs grands groupes bancaires français et autres sociétés de tailles diverses, spécialisées dans le financement maritime, le conseil et l'analyse financière, sont actifs sur les marchés maritimes. Dans l'ensemble, les plus grandes entreprises françaises, parmi lesquelles BNP Paribas, Calyon et Société générale CIB, semblent bien placées dans la concurrence internationale. La Société Centrale de Crédit maritime mutuel, spécialisée dans le financement du secteur pêche et aquaculture, élargit son périmètre aux ports de plaisance et aux ports de commerce.

1.2. ASSURANCE MARITIME

L'assurance maritime rassemble les affaires directes et acceptations (réassurance) en France et hors de France, pour deux catégories :

- l'assurance des navires hormis les marchandises transportées – ou assurance « corps » (corps maritimes, corps de pêche, corps fluviaux et de plaisance), y compris l'assurance responsabilité civile corps terrestre et l'assurance énergie offshore : la catégorie inclut en effet la couverture des terminaux de conteneurs, ports, plateformes offshore et conduites sous-marines ;
- l'assurance des marchandises transportées par voie maritime, fluviale et terrestre – ou assurance « facultés », et la responsabilité civile transporteurs terrestres ;
- Remarques : 1) les assureurs français sont quasi-absents du marché de l'assurance des opérations d'énergie offshore ; 2) la police française d'assurance « corps en construction » garantit le navire au fur et à mesure de sa construction.

L'assurance maritime ainsi définie est donc une assurance « maritime et transport », son périmètre comprenant aussi des opérations terrestres. En France, plusieurs compagnies d'assurances – Axa, Groupama-Gan, Macif, Aviva, SAM Bretagne Océan – interviennent sur ce marché. Les montants annuels de primes brutes de cet ensemble constituent le seul indicateur comptable publié et ventilé par catégories. En l'absence d'autres données, la valeur ajoutée et l'emploi figurant dans le tableau 1 (marché des entreprises françaises, en France et à l'étranger) sont des estimations à partir des données INSEE sur le secteur des assurances.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ASSURANCE CORPS	537	595	483	451	498	495	498	538	542	576	629
ASSURANCE FACULTÉS	684	821	783	734	758	746	779	873	845	826	883
TOTAL PRIMES BRUTES*	1221	1416	1267	1185	1256	1241	1277	1411	1387	1402	1512
VALEUR AJOUTÉE**	ND	ND	ND	ND	ND	113	107	115	150	143	154
EMPLOIS***	ND	ND	ND	ND	ND	2825	2970	3458	2677	2115	2069

* Encaisse de primes brutes. Risques ordinaires et risques de guerre, affaires directes et acceptations, y compris corps fluviaux et plaisance, facultés fluviales et terrestres, et responsabilité civile transport terrestre.

** Estimations Ifremer à partir des comptes de la branche de l'assurance (NAF 66 2003).

*** Équivalents temps plein. Estimations Ifremer à partir de l'emploi ETP et du CA de la branche de l'assurance.

Tableau 1 : Indicateurs du marché français de l'assurance maritime et transport. Unités : millions d'euros courants (toutes monnaies converties) et effectifs. Données révisées et actualisées pour la présente publication, 2015 (Sources : Fédération française des sociétés d'assurance ; INSEE / Département des comptes nationaux, Ifremer / Données économiques maritimes françaises).

Le marché d'ensemble des entreprises françaises est le cinquième mondial depuis plusieurs années. Comme noté plus haut, ces entreprises n'interviennent pas sur l'énergie offshore. Leurs performances sont d'autant plus notables que la flotte de commerce sous pavillon français ou en propriété est de taille modeste et que le marché de l'assurance est très concurrentiel. Plus exportatrices que plusieurs de leurs concurrentes étrangères, les entreprises françaises sont plus sensibles à la conjoncture internationale.

Les données de primes brutes du tableau 1 portent sur la décennie 2000. Le creux de 2004-2005 est attribué aux effets de la concurrence internationale intense sur les primes. Vers la fin de la décennie, alors que les marchés devenaient plus rémunérateurs, la récession a provoqué une baisse des affaires : le tassement du commerce a induit une baisse des primes facultés. L'entrée en flotte de navires de commerce commandés avant la récession, compensée par des sorties de flotte et des mises à l'arrêt temporaires de navires, a conduit à une stabilité du volume d'affaires corps. Dans les années récentes, la conjoncture internationale de l'assurance corps est restée peu favorable (sinistralité élevée, baisse des valeurs assurées, hausse des coûts de réparation) et ne lui permettait pas d'atteindre des niveaux rémunérateurs en 2012-2013 selon la profession : plusieurs sorties du marché ont eu lieu. L'assurance facultés s'est montrée plus profitable. On note néanmoins une croissance des affaires corps et facultés pour les compagnies françaises depuis 2006, surtout sur 2010-2011, parallèlement au renchérissement des matières premières.

Les enjeux à court-moyen terme de l'assurance maritime concernent :

- le retour à des marges bénéficiaires plus rémunératrices, dans un contexte où l'arrivée de la concurrence des pays émergents devrait intensifier la concurrence internationale ;
- le traitement de la piraterie maritime – de plus en plus souvent intégrée à la police risques de guerre ; l'entrée en flotte de navires de taille croissante et les risques afférents, sur lesquels un retour d'expérience sera nécessaire ;
- l'ouverture de nouvelles voies maritimes, notamment par l'Arctique, qui comportera aussi des risques ; simultanément à ces nouveaux risques, le durcissement de la réglementation sur la solvabilité des entreprises, qui soumet l'activité à des contraintes supplémentaires.

1.3. SOURCES ET LIMITES DES DONNÉES EXISTANTES

Les données pertinentes par sous-région marine sont indisponibles.

- Pour l'activité bancaire, il serait, en principe, possible de l'analyser par sous-région marine en cas de projets circonscrits à ces sous-régions (hormis le financement des navires à rayon d'action international), mais ces données commerciales sont généralement confidentielles ;
- Pour les assurances maritimes, là aussi, une ventilation serait théoriquement possible pour des activités circonscrites aux sous-régions marines, par exemple transport à courte distance, mais la donnée est commerciale.

2. ÉTAT DES LIEUX DE LA FILIÈRE DANS LA SOUS-RÉGION MARINE : INDICATEURS CROSS

Les activités financières ne peuvent pas être directement rapportées à des sous-régions marines à travers les indicateurs disponibles. Les indicateurs de sinistralité ne se rapportent pas aux sous-régions marines considérées dans l'analyse économique et sociale. On propose donc de traduire le risque de navigation par des indicateurs issus des bilans des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Ces indicateurs sont ici rassemblés en complément à la contribution thématique « Action de l'État en mer » relatif à la sous-région marine Manche-mer du Nord.

La sous-région marine Manche-mer du Nord est couverte par les zones de recherche et sauvetage (SRR – Search and Rescue Region) de trois CROSS : Gris-Nez (Manche-est et mer du Nord), Jobourg (Manche centrale autour du Cotentin), Corsen (Manche-ouest et partie de la mer Celtique en ZEE française). La zone de compétence du centre de Corsen descend jusqu'à la latitude 47°48 N (pointe de Penmarch' et phares d'Eckmühl), soit légèrement au sud de la limite de la sous-région marine Manche-mer du nord (48°00 N).

En Manche, les zones à risques sont nombreuses, comme le prouve l'existence de trois « dispositifs de séparation du trafic » (DST) – couloirs de navigation agréés par l'Organisation maritime internationale (OMI), sous le régime de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (article 41) : DST d'Ouessant, des Casquets (au large de Cherbourg) et du Pas-de-Calais.

	2010			2009			2008		
	Gris-Nez	Jobourg	Corsen	Gris-Nez	Jobourg	Corsen	Gris-Nez	Jobourg	Corsen
Nombre total d'opérations dans l'année	1 088	717	897	420	551	784	1 261	605	837
Dont, par type d'engins impliqués* :									
Commerce	361	53	37	148	43	39	336	24	26
Pêche	232	130	117	70	92	122	273	93	151
Plaisance	317	398	594	103	287	415	256	268	423
Opérations par zone d'intervention									
Ports	55	83	103	19	14	133	65	27	167
Zones CROSS**	496	598	775	179	521	626	324	569	645
Zones de responsabilité étrangère	537	36	28	196	15	18	506	8	22

* En zone sous responsabilité française.

** Zone CROSS : plage et 300 mètres, eaux intérieures et territoriales au-delà des 12 milles.

Tableau 2 : Opérations des Cross en Manche, mers celtiques et mer du Nord (Sources : Cross).

Observations :

- Sur plusieurs postes, les fortes différences de nombres d'opérations d'un Cross à l'autre indiquent des conditions de navigation dissemblables à des distances pourtant très courtes ;
- sur la plupart des postes, la baisse du nombre d'opérations de 2008 à 2009 est suivie d'une remontée significative de 2009 à 2010. Ce phénomène varie en ampleur d'un Cross à l'autre et n'est pas toujours vérifié. On peut formuler l'hypothèse d'une corrélation du nombre d'opérations à la conjoncture économique (récession particulièrement sensible en 2009).

3. RÉGLEMENTATION

- Amorçées à la fin des années 1990 sous l'égide du Comité de Bâle¹, les réflexions sur la réforme du ratio de solvabilité « Bâle I » (1988) se sont concrétisées en juin 2004 par la publication d'un nouvel accord sur la convergence internationale de la mesure et des normes de fonds propres, dit « Bâle II ».
- Le dispositif de Bâle II, traduit à l'échelle européenne par la directive 2006/49/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 sur l'adéquation des fonds propres des entreprises d'investissement et des établissements de crédit, vise à permettre une couverture plus fine et plus complète des risques bancaires – essentiellement risque de crédits – en établissant une égalité de traitement entre les établissements de crédits et les entreprises d'investissement et en harmonisant les exigences en fonds propres. Elle introduit un cadre commun pour la mesure des risques de marché auxquels les établissements de crédits et les entreprises d'investissement sont exposés.
- Dans la lignée de Bâle II, la directive Solvabilité II, dont l'entrée en vigueur était prévue au 1^{er} janvier 2013, concerne directement les compagnies d'assurance. Elle vise à mieux appréhender les risques en matière d'assurance et de réassurance ainsi que les exigences en fonds propres.
- Au niveau national, le Code des assurances (1976) comprend l'ensemble des lois et des règlements qui concernent les sociétés d'assurances et les relations entre assureurs et assurés. Les chapitres I, II et III régissent spécifiquement les modalités des contrats d'assurance maritime.

¹ Le Comité de Bâle sur le contrôle prudentiel bancaire est une institution créée en 1974 par les gouverneurs des banques centrales des pays du « groupe des Dix » (G10) qui regroupe les banques centrales et les organismes de réglementation et de surveillance bancaires des principaux pays industrialisés.

4. INTERACTION DE L'ACTIVITÉ AVEC LE MILIEU

L'interaction est indirecte, à travers la stratégie commerciale des intermédiaires financiers vis-à-vis de leurs clients – opérateurs portuaires, armateurs et autres – et, par voie de conséquence, du comportement de ces derniers. Elle résulte donc aussi de la réglementation industrielle et environnementale, elle-même évoluant en réponse aux problèmes environnementaux et des nuisances d'origine industrielle.

D'un côté, les opérateurs peuvent être soumis à des modalités de financements qui les incitent à atténuer certains effets de leurs activités sur l'environnement ou qui, au contraire, les en dissuadent. Par exemple, les assureurs, en fonction de la concurrence et de leur propre situation financière, peuvent se montrer plus ou moins sélectifs à l'égard des compagnies maritimes les plus solvables et respectueuses des normes de navigation, au risque de favoriser indirectement des nuisances sur l'environnement. De l'autre, des nuisances comme les effets du changement climatique sur l'état des mers ou comme les pollutions marines peuvent induire des coûts importants pour les assureurs : ainsi, dans les cas de pollutions marines accidentelles, quand les indemnités à verser par ceux-ci excèdent les montants prévus par le régime des Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (Fipol) et des conventions afférentes, mis en place sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). *Mutatis mutandis*, le financement bancaire des navires et projets portuaires peut induire des risques voisins.

Les modes d'intégration des risques environnementaux dans les transactions entre services financiers et opérateurs maritimes ont été étudiés par le Programme des Nations unies sur l'environnement (PNUE) dans une analyse globale sur le secteur de l'assurance, conduite par le groupe de travail « Finance Initiative » [1]. À travers une enquête auprès des professionnels, celle-ci met en évidence l'influence de ces risques sur leur activité sur les marchés soumis à une réglementation stricte. La prise en compte de ces risques peut s'avérer, d'après les répondants, un facteur non négligeable de coûts évités. D'où les recommandations formulées dans cette étude, visant à généraliser l'intégration, dans les processus de décisions des entreprises, des risques liés aux facteurs environnementaux et sociaux.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1] UNEP Finance Initiative, 2009. The global state of sustainable insurance. Understanding and integrating environmental, social and governance factors in insurance. UNEP job n° DTI/1207/GE. Geneva: UNEP-FI.