



Atlas Conseil International Atlas Magazine

L'actualité de l'assurance en Afrique et au Moyen-Orient

Editorial

Les assureurs face au virage numérique

Le fameux « virage numérique » fait fantasmer. La généralisation de l'internet est à la base d'une profonde métamorphose du métier d'assureur. Première victime de cette avancée technologique, le réseau de distribution traditionnel de l'assurance qui sera progressivement remplacé par une relation directe assureur-assuré via téléphone portable, tablette, bracelet montre,...

Deuxième avancée significative, le développement des bases de données qui autorise la collecte de millions d'informations en un temps record. Les risques sont ainsi mieux cernés et intégrés dans des populations de plus en plus larges.

Troisième étape, les objets connectés. Tous ou presque tous les risques seront progressivement connectés à des plateformes numériques. Les tarifications se feront en temps réel.

A l'aide de capteurs, voitures, maisons, entreprises, administrations et même les particuliers munis de bracelets électroniques seront gérés à distance par les assureurs en temps réel, 24h/24h.

Enfin, dans le futur les compagnies d'assurance, elles mêmes seront virtuelles. Les assureurs virtuels feront de l'assemblage d'activités qu'ils auront au préalable sous-traitées.

Ce modèle de science-fiction mettra quelques années pour émerger. Le temps pour les assureurs d'évaluer la situation, de soupeser les risques de rupture et d'investir massivement dans l'innovation. L'enjeu pour eux est crucial car rien ne semble pouvoir arrêter cette révolution qui bouleversera profondément le secteur.

Atlas Conseil International

ACI 25, rue Ibn Charaf, 1002, Le Belvédère, Tunis Tunisie
Tél.: (216) 71 28 70 96 Fax: (216) 71 28 76 24

Web: www.atlasconseil.com.tn Mail: general@atlasconseil.com.tn
Site web d'Atlas Magazine: www.atlas-mag.net

SCOR
The Art & Science of Risk

ZOOM p. 2

PORTRAIT p. 3 - 8
Gulf Insurance Group,
Koweït

SPECIAL p. 9 - 14
- **France: crue de la Seine**
- **Canada: incendie de**
l'Alberta

FOCUS p. 15 - 26
La voiture autonome
bientôt sur nos routes

ACTUALITES p. 27 - 33
Nouvelles du monde
de l'assurance

STATISTIQUES p. 34 - 36
Zambie 2014

AGENDA &
MOUVEMENTS p. 37 - 38

Ghana:

Augmentation de capital
pour Ghana Reinsurance
Suite page 27

Japon:

Séisme de Kumamoto :
indemnités en hausse
Suite page 29

Emirats arabes unis:

Un institut des assurances
va voir le jour
Suite page 31

France:

Axa présente ses objectifs
pour l'horizon 2020
Suite page 33

إعادة
Saudi Re
saudi-re.com

SAVARe
www.sava-re.si



Cliquez-ici
pour rejoindre
Atlas Magazine
sur Facebook



Cliquez-ici
pour rejoindre
Atlas Magazine
sur Twitter



Le Brexit menace les emplois dans l'assurance

L'Association Internationale des Souscripteurs londoniens (IUA) et les Lloyd's craignent pour les emplois dans l'assurance et pour la stabilité des affaires suite au Brexit. Près de 34 000 personnes sont employées dans l'industrie de l'assurance dans la capitale britannique. La sortie du pays de l'Union Européenne fait peser une menace directe sur une partie de ces emplois mais également sur les postes indirectement liés à ce secteur. Suite à l'annonce de l'organisation du referendum du 24 juin dernier, certains assureurs avaient déjà élaboré des plans de relocalisation en cas de sortie du marché commun. Les capitaux étrangers iront probablement vers des juridictions pro-européennes plus attractives. Avant le vote, six assureurs avaient annoncé qu'ils reconsidéreraient le statut de leurs bureaux londoniens si le « Out » l'emportait car leur présence en Grande Bretagne ne garantirait plus l'accès illimité au marché commun. Le déplacement de leur siège sur le continent permettrait d'y opérer à moindre coût.

Voir également notre spécial: [«Brexit: Quelles conséquences pour le secteur de l'assurance ?»](#).

Problèmes de distribution des polices cyber-risques

De nombreux experts des garanties cyber-risques se sont réunis le 31 mai dernier à Paris au Grand Forum de l'Assurance. Même si l'ensemble des acteurs s'accorde sur l'existence d'un fort potentiel dans ce segment, certains problèmes persistent encore. Sont notamment pointées du doigt les difficultés d'adéquation de l'offre et de la demande, du fait notamment de la grande hétérogénéité des solutions offertes et des faibles capacités proposées par les assureurs. De plus, les agents et courtiers ne sont pas formés pour distribuer ces produits qui restent complexes et méconnus.

Les cyber- risques constituent une menace sérieuse pour le transport aérien

Selon Tony Tyler, CEO de l'Association Internationale des Transports Aériens (IATA), les attaques informatiques contre le transport aérien constituent une menace de plus en plus importante. Il estime urgent qu'une collaboration et un échange d'informations en temps réel soient mis en place entre les différents acteurs et les gouvernements. Le transport aérien est souvent la cible de terroristes. Il centralise également l'attention à cause de l'énorme concentration de données qu'il génère. L'espionnage industriel est aussi un fléau auquel il doit faire face. La délégation des affaires à des sous-traitants doit se faire avec une protection maximale.

Le modèle économique traditionnel des assureurs menacé

Le monde de l'assurance est, à l'heure actuelle, peu affecté par l'arrivée du numérique. Avec l'expansion du big data, de profondes transformations sont pourtant à venir. Cette technologie autorise plus d'automatisation dans les processus tout en limitant les coûts de façon draconienne. L'introduction des objets connectés fournira une base de données plus précise puisque le comportement des assurés sera parfaitement mesuré. Cette approche modifiera sensiblement les modèles de tarification et réduira les montants moyens des primes. La personnalisation des offres d'assurance deviendra un argument de vente incontournable. Selon IBM, le secteur de l'assurance devrait engranger un montant élevé de primes au cours des 10 prochaines années par le biais d'Internet et du big data.

Les plus lus sur www.atlas-mag.net

Atlas Magazine vous propose chaque mois le top des articles les plus lus sur son site: www.atlas-mag.net

1 [Brexit, quelles conséquences pour le secteur de l'assurance ?](#)

4 [Africa Re, un exemple de réussite](#)

2 [Africa Re: activité du groupe](#)

5 [Africa Re, une entreprise rentable](#)

3 [Maroc, l'AMA compte cinq nouveaux adhérents](#)

6 [Suisse, Zurich Insurance endeuillé par un nouveau suicide](#)



Une compagnie, une histoire Gulf Insurance Group (GIG)

Établie en 1962, Gulf Insurance Company fait partie de l'histoire de l'assurance au Koweït. Avec ses consœurs, Kuwait Insurance, créée en 1960 et Al Ahlia qui a vu le jour en 1962, Gulf Insurance a longtemps fait partie du noyau dur d'un des plus anciens marchés du Golfe.

Les arrivées de Bahrain Kuwait Insurance (BKIC) en 1975 et de Warba en 1976 n'ont pas significativement bouleversées le paysage assurantiel de l'Émirat.

Le marché local explose dans les années 2010 avec l'entrée en lice d'une trentaine de nouvelles compagnies. Face à la concurrence acharnée qui s'est installée dans un marché devenu morose, certains assureurs traditionnels dont Gulf Insurance se sont lancés dans une croissance externe.

Déjà présent au Moyen Orient, à travers sept filiales d'assurance et de réassurance, le groupe a acquis,

courant 2015, 49% de la société non vie, l'Algérienne des Assurances (2A). A travers cette acquisition, GIG s'ouvre à l'Afrique qui lui offre de nouvelles perspectives de croissance.

A fin 2015, la société qui a changé de nom en 2012 pour devenir Gulf Insurance Group (GIG) comptabilise un chiffre d'affaires de 613 millions USD. Les fonds propres s'élèvent à 366 millions USD. Le résultat net progresse de 12% pour s'établir à 53 millions USD. Le ratio sinistres à primes non vie est stable depuis 2011; il s'améliore de 3,9 points en passant de 74,9% en 2014 à 71% en 2015. Même constat pour le ratio combiné qui gagne 1,6 point à 89,1%.

Grâce à ces excellents indicateurs techniques, GIG s'est vue attribuer en 2015, les notes A- avec perspective positive par AM Best et A- avec perspective stable par S&P.



Farqad Abdullah Al-Sane
Président du conseil
d'administration



Khaled Saoud Al Hassan
CEO du groupe

Direction

Farqad Abdullah Al-Sane	Président du conseil d'administration
Khaled Saoud Al Hassan	CEO du groupe
Tareq Abdulwahab Al Sakhaf	Directeur général
Anwar Salim Al Rafidi	Directeur général adjoint, non vie
Raafat Attia Al Salamony	Directeur général adjoint, finance
Thamer Ibrahim Arab	Directeur général adjoint, IT
Sridharan Sundaresan	Responsable de la réassurance
Ibrahim Zeinhom Mohammed Shaarawi	Directeur général adjoint, production réseau local et takaful

Gulf Insurance Group

C'est, en 2015:

- un capital social de **61 718 985 USD**
- un chiffre d'affaires de **613 484 790 USD**
- des actifs de **1 215 723 339 USD**
- des fonds propres de **366 309 431 USD**
- un résultat net de **53 006 655 USD**
- un ratio sinistres à primes net non vie⁽¹⁾ de **71%**
- un ratio frais de gestion net non vie⁽¹⁾ de **18,1%**
- un ratio combiné net non vie⁽¹⁾ de **89,1%**
- **13** succursales au Koweït
- **8** filiales dans la zone MENA

⁽¹⁾ comprend la maladie

Principaux actionnaires

Kuwait Projects Company (KIPCO)	44,04%
Fairfax Financial Holding Limited	41,42%
Bons du trésor public	4,25%
Autres	10,29%

Contact

Siège social: Ahmed Al-Jaber Street, Al-Sharq, P.O.Box 1040, Safat 13011, Koweït

Tél: +965 1802 080 ; 22 961 999

Fax: +965 22 961 998

Site web: www.gulfins.com.kw



Principaux indicateurs techniques: 2011 - 2015

Chiffres en USD

	2011	2012	2013	2014	2015
Primes émises brutes de réassurance	481 451 733	516 428 197	557 433 126	593 775 606	613 484 790
Primes émises nettes de réassurance	241 714 719	261 815 951	295 744 953	311 032 101	324 264 823
Primes acquises nettes de réassurance	230 250 932	244 952 310	273 913 644	307 379 455	328 475 764
Primes acquises nettes non vie ⁽¹⁾	195 645 054	202 717 894	228 739 638	252 760 718	274 209 625
Charge de sinistres nette	155 283 143	182 989 787	208 608 033	234 217 962	238 478 668
Charge de sinistres nette non vie ⁽¹⁾	127 122 599	143 049 808	166 891 578	189 279 716	194 860 946
Frais de gestion	48 112 107	54 663 802	52 584 798	53 243 516	61 982 381
Frais de gestion non vie ⁽²⁾	44 599 286	50 560 542	48 587 213	49 205 647	58 632 325
Ratio sinistres à primes net non vie ⁽¹⁾	65%	70,6%	73%	74,9%	71%
Ratio frais de gestion non vie ^{(1) (2)}	18,4%	19,3%	16,4%	15,8%	18,1%
Ratio combiné net non vie ⁽¹⁾	83,4%	89,9%	89,4%	90,7%	89,1%
Résultat net de souscription	35 414 834	30 965 474	30 139 736	29 226 716	40 628 898
Résultat net après impôts	32 545 569	39 524 269	42 748 443	47 396 510	53 006 655

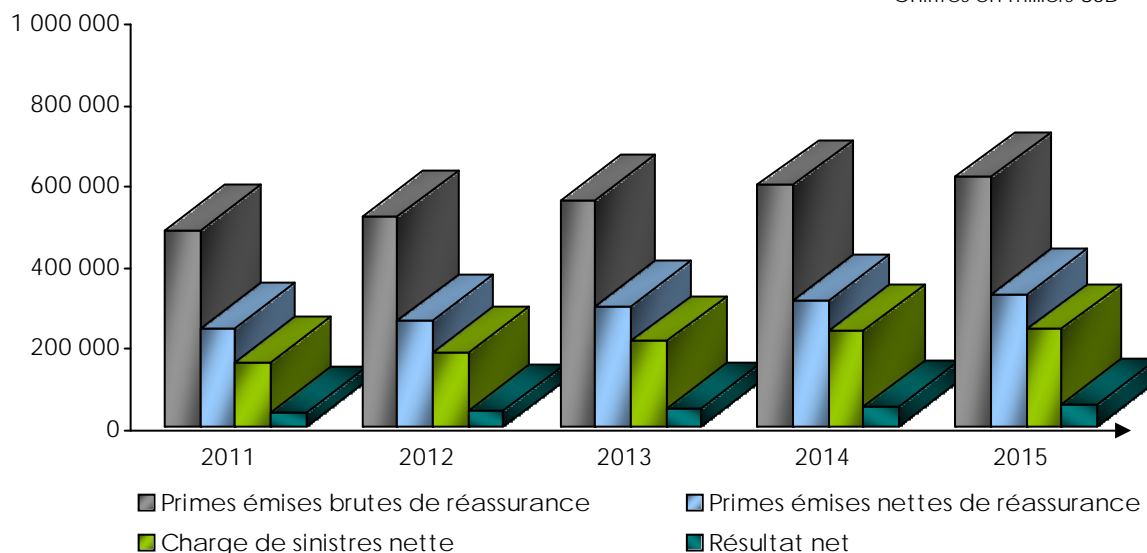
Taux de change au 31/12/2011: 1 KWD= 3,59635 USD; au 31/12/2012: 1 KWD=3,5524 USD; au 31/12/2013: 1 KWD= 3,54962 USD; au 31/12/2014: 1 KWD= 3,42032 USD; au 31/12/2015: 1 KWD= 3,29979 USD.

⁽¹⁾ comprend la maladie

⁽²⁾ ratio frais de gestion = frais de gestion / primes émises nettes de réassurance

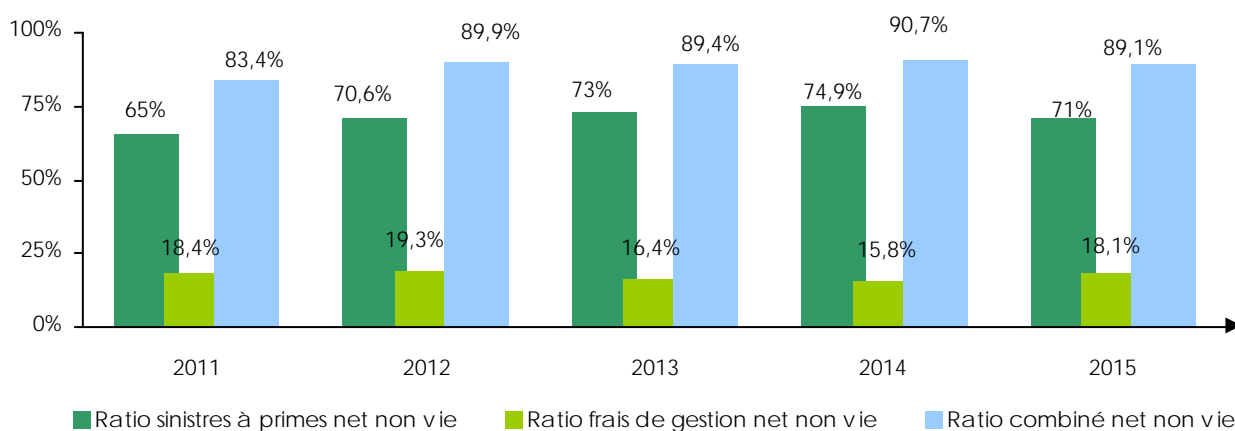
Evolution des primes, sinistres et résultats: 2011-2015

Chiffres en milliers USD





Evolution des ratios nets non vie ⁽¹⁾ : 2011-2015



⁽¹⁾ comprend la maladie

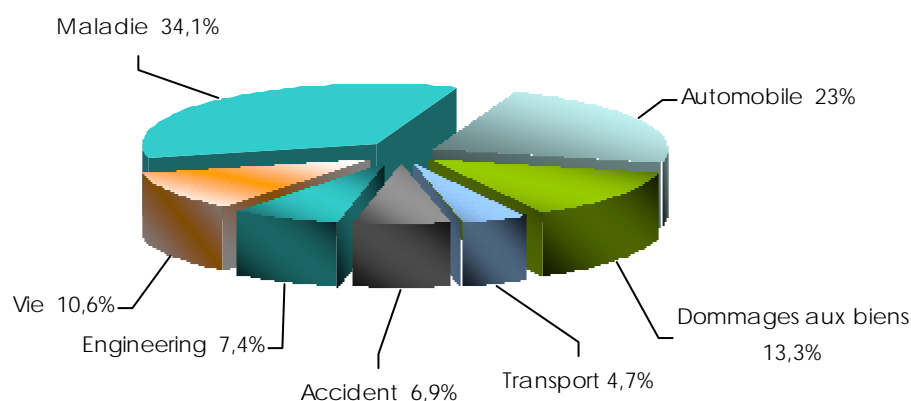
Répartition du chiffre d'affaires par branche: 2011 - 2015

Chiffres en USD

	2011	2012	2013	2014	2015	Parts 2015
Automobile	102 795 788	113 549 990	122 490 521	129 534 171	140 652 790	23%
Domages aux biens	72 650 517	78 367 820	80 936 763	82 809 282	81 765 582	13,3%
Transport	34 322 788	30 724 470	27 554 387	29 042 135	28 997 456	4,7%
Engineering	40 958 841	30 306 693	35 143 669	40 550 175	45 597 716	7,4%
Accident	32 360 846	35 663 329	37 524 666	41 166 195	42 270 049	6,9%
Maladie	152 472 218	170 806 927	191 158 442	205 969 707	208 909 500	34,1%
Total non vie	435 560 998	459 419 229	494 808 448	529 071 665	548 193 093	89,4%
Vie	45 890 735	57 008 968	62 624 678	64 703 941	65 291 697	10,6%
Total général	481 451 733	516 428 197	557 433 126	593 775 606	613 484 790	100%

Taux de change au 31/12/2011: 1 KWD= 3,59635 USD; au 31/12/2012: 1 KWD=3,5524 USD; au 31/12/2013: 1 KWD= 3,54962 USD; au 31/12/2014: 1 KWD= 3,42032 USD; au 31/12/2015: 1 KWD= 3,29979 USD.

Répartition du chiffre d'affaires 2015 par branche





Résultat net de souscription par branche: 2011 - 2015

Chiffres en USD

	2011	2012	2013	2014	2015
Automobile	4 439 877	6 753 716	3 967 091	583 869	6 285 447
Domages aux biens	2 983 338	1 698 797	1 613 916	1 677 493	3 023 254
Transport	4 868 336	5 455 605	7 034 300	6 895 741	6 009 323
Engineering	2 563 917	2 356 669	1 667 374	2 101 636	2 442 580
Accident	7 090 859	7 515 788	8 349 530	8 581 747	9 700 003
Maladie	12 884 535	4 059 192	8 371 126	8 179 897	10 433 745
Total non vie	34 830 862	27 839 767	31 003 337	28 020 383	37 894 352
Vie	583 972	3 125 707	- 863 601	1 206 333	2 734 546
Total général	35 414 834	30 965 474	30 139 736	29 226 716	40 628 898

Taux de change au 31/12/2011: 1 KWD= 3,59635 USD; au 31/12/2012: 1 KWD=3,5524 USD; au 31/12/2013: 1 KWD= 3,54962 USD; au 31/12/2014: 1 KWD= 3,42032 USD; au 31/12/2015: 1 KWD= 3,29979 USD.

Evolution du résultat net de souscription par branche





Charges de sinistres nettes par branche non vie: 2011 - 2015

Chiffres en USD

	2011	2012	2013	2014	2015	Parts 2015
Automobile	66 848 616	65 738 437	73 178 742	87 931 957	97 333 318	50%
Dommages aux biens	3 925 768	4 817 566	6 110 820	5 904 235	4 585 184	2,3%
Transport	1 813 988	512 071	745 594	1 106 306	1 433 891	0,7%
Engineering	1 501 271	1 693 774	3 752 942	2 763 407	3 537 306	1,8%
Accident	4 595 556	4 028 407	4 428 190	5 653 556	3 629 908	1,9%
Maladie	48 437 400	66 259 553	78 675 290	85 920 255	84 341 339	43,3%
Total non vie	127 122 599	143 049 808	166 891 578	189 279 716	194 860 946	100%

Taux de change au 31/12/2011: 1 KWD= 3,59635 USD; au 31/12/2012: 1 KWD=3,5524 USD; au 31/12/2013: 1 KWD= 3,54962 USD; au 31/12/2014: 1 KWD= 3,42032 USD; au 31/12/2015: 1 KWD= 3,29979 USD.

Primes acquises nettes par branche non vie: 2011 - 2015

Chiffres en USD

	2011	2012	2013	2014	2015	Parts 2015
Automobile	93 656 808	98 863 303	104 568 983	115 755 986	133 909 478	48,8%
Dommages aux biens	7 922 827	8 122 349	7 556 640	8 513 696	9 499 138	3,5%
Transport	6 122 926	6 033 030	6 234 538	6 117 342	6 430 096	2,3%
Engineering	4 566 293	3 901 811	4 587 561	4 731 770	6 465 173	2,4%
Accident	15 064 977	15 642 279	16 461 842	17 282 159	15 035 120	5,5%
Maladie	68 311 223	70 155 122	89 330 074	100 359 765	102 870 620	37,5%
Total non vie	195 645 054	202 717 894	228 739 638	252 760 718	274 209 625	100%

Taux de change au 31/12/2011: 1 KWD= 3,59635 USD; au 31/12/2012: 1 KWD=3,5524 USD; au 31/12/2013: 1 KWD= 3,54962 USD; au 31/12/2014: 1 KWD= 3,42032 USD; au 31/12/2015: 1 KWD= 3,29979 USD.

Ratios sinistres à primes nets par branche non vie: 2011 - 2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Automobile	71,4%	66,5%	70%	76%	72,7%
Dommages aux biens	49,6%	59,3%	80,9%	69,3%	48,3%
Transport	29,6%	8,5%	12%	18,1%	22,3%
Engineering	32,9%	43,4%	81,8%	58,4%	54,7%
Accident	30,5%	25,8%	26,9%	32,7%	24,1%
Maladie	70,9%	94,4%	88,1%	85,6%	82%
Total non vie	65%	70,6%	73%	74,9%	71,1%



Taux de participation de GIG dans ses filiales au 31/12/2015

	Pays	Branches	Part de GIG dans le capital
Fajr Al Gulf Insurance & Reinsurance	Liban	Vie et non vie	92,69%
Arab Misr Insurance	Egypte	Non vie	94,85%
Syrian Kuwait Insurance	Syrie	Vie et non vie	54,35%
Bahrain Kuwaiti Insurance	Bahreïn	Non vie	56,12%
Arab Orient Insurance	Jordanie	Non vie	90,37%
Egypt Life Takaful Ins	Egypte	Vie	59,5%
Dar Al-Salam Insurance	Irak	Vie et non vie	51%
L'Algérienne des Assurances (2A)	Algérie	Non vie	49%
Gulf Insurance & Reinsurance ⁽¹⁾	Koweït	Vie et non vie	99,8%

⁽¹⁾ absorbée par Gulf Insurance Group



France: crue de la Seine, le bilan s'annonce très lourd

Les pluies torrentielles qui se sont abattues du 25 mai au 5 juin 2016 sur le centre et le nord de la France ont provoqué le débordement de nombreux cours d'eau, notamment dans les départements de l'Île-de-France, l'Essonne, la Seine-et-Marne et le Loiret.



Zouave du pont de l'Alma le 4 juin 2016 © Ibex73 CC BY-SA 4.0

Dans la nuit du 3 au 4 juin 2016, le niveau de la Seine a atteint 6,1 mètres à Paris. Cette crue est la plus importante depuis 1982. Elle reste néanmoins bien inférieure à celle enregistrée en 1910 où l'eau avait atteint 8,62 m.

D'énormes dégâts matériels ont été recensés au cours du dernier événement pluvial. Quatre personnes ont perdu la vie et 24 autres ont également été blessées. Au total, 20 000 habitants ont été évacués et plus de 25 000 propriétés ont été touchées par ces inondations. Le trafic routier et ferroviaire a été fortement perturbé. Plusieurs axes routiers dont notamment l'autoroute A10, ont été fermés à la circulation pendant plusieurs jours. Les centres économiques et commerciaux qui se situent sur les bords de la Seine ont arrêté leurs activités. Le commerce fluvial est resté à l'arrêt.

Le tourisme, l'un des secteurs les plus sinistrés

Le tourisme est durement frappé par ces inondations. Les berges de la Seine, aménagées pour accueillir les touristes, ont été entièrement submergées par les eaux. Les restaurants avoisinants ainsi que les compagnies qui effectuent des croisières en bateaux ont arrêté leurs activités

pendant plusieurs jours, en pleine saison haute. Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) estime le manque à gagner à 11 millions USD pour les sociétés de transport de touristes sur la Seine. Le montant des préjudices d'exploitation continue à s'élever, jour après jour, d'autant plus que les opérations de nettoyage des quais ont nécessité du temps pour s'achever.

Situés aux abords de la Seine, les musées du Louvre et d'Orsay, ont été placés en état d'alerte. Ils ont fermé leurs portes au public pendant 4 jours ⁽¹⁾. Les collections situées dans les zones inondables ont été déplacées vers les étages supérieurs.

Totalisant respectivement 460 000 et 3 300 œuvres d'art, ces deux grands musées parisiens disposent depuis 2002 d'un plan de prévention contre le risque inondation. Ce dernier consiste à organiser des exercices de simulation d'une crue majeure et entraîner les employés à évacuer les œuvres situées dans les zones à risque. Le plan est déclenché dès que le niveau de la Seine atteint 5,5 m.

Les deux institutions précitées n'ont pas subi de dégâts directs liés aux inondations. Elles ont toutefois enregistré un manque à gagner significatif : 1,6 million USD pour le Louvre et 226 000 USD pour le musée d'Orsay.

⁽¹⁾ De vendredi 3 juin au mardi 7 juin 2016



L'agriculture, l'autre grand secteur sinistré

Le secteur agricole a été également impacté par les inondations surtout dans le département du Loiret. Les grandes cultures, la production maraîchère, l'arboriculture fruitière ainsi que l'élevage sont directement affectés par ces intempéries. Aucun bilan précis des dégâts n'a été encore établi. Les pertes économiques devraient, néanmoins être élevées.

Afin de compenser leurs dommages, les agriculteurs sinistrés ont réclamé la déclaration de l'état de calamité agricole. Cette mesure leur permettrait de bénéficier des indemnités du Fond National de Gestion des Risques Agricoles (FNGRA). Aucun arrêté du ministère de l'agriculture n'a encore été publié en ce sens.

Etat de catastrophe naturelle

Le 8 juin 2016, le conseil des ministres a décrété l'état de catastrophe naturelle pour plus de 780 communes situées dans 16 départements. Un « fonds exceptionnel de soutien » a été mis en place pour indemniser en urgence les sinistrés les plus touchés. Le règlement des indemnités par les compagnies d'assurance interviendra plus tard.



© Djelle CC BY-SA 4.0

Crue de 2016, l'un des sinistres les plus coûteux en France

Selon des sources professionnelles, les assureurs ont reçu au 16 juin 2016, 120 000 déclarations de sinistre suite à ces inondations. Une première estimation, établie par l'Association Française de l'Assurance, situe les pertes dans une fourchette de 900 millions EUR à 1,4 milliard EUR. La moitié de ce montant serait à la charge de la Caisse Centrale de Réassurance (CCR).

Les inondations de 2016 devraient coûter deux fois plus que celles qui ont frappé le sud-est de la France en octobre 2015⁽¹⁾ et pourraient constituer le sinistre le plus coûteux depuis l'instauration en 1982 de la garantie catastrophes naturelles.

La garantie catastrophes naturelles : « Cat Nat »

Créée par la loi du 13 juillet 1982, la garantie « Cat Nat » vise à couvrir les citoyens (particuliers ou professionnels) contre les risques catastrophes naturelles (inondations, mouvements de terrain, séismes, cyclones, tempêtes, éruptions volcaniques, feux de forêts, sécheresses, etc.) et de leur assurer, en cas de survenance de l'une de ces calamités, une indemnisation rapide et proportionnelle à l'ampleur des dégâts.

Cette garantie est obligatoirement accordée dans les contrats d'assurance dommages (multirisques habitation, multirisques entreprise, automobile). Elle n'intervient qu'après la promulgation par les autorités de l'état de catastrophe naturelle. Dans cette hypothèse, les victimes doivent déclarer leur sinistre au plus tard, dix jours après la parution de l'arrêté ministériel au journal officiel.

⁽¹⁾ 600 millions EUR (656 millions USD) pour 65 000 déclarations de sinistres.

GROUPE COLINA DEVIENT SAHAM ASSURANCE

VOUS AVANCEZ, NOUS SOMMES LÀ.

Saham Assurance, assureur leader présent en Afrique et au Moyen-Orient, s'engage tous les jours auprès des particuliers, professionnels et entreprises pour qu'ils puissent réaliser leurs projets et envisager l'avenir en toute confiance.

SAHAM Assurance
Avancez librement

www.sahamassurance.com



Code des assurances. Article L. 125-1:

«Sont considérés comme effets des catastrophes naturelles les dommages matériels directs non assurables ayant eu pour cause déterminante l'intensité anormale d'un agent naturel lorsque les mesures habituelles à prendre pour prévenir ces dommages n'ont pu empêcher leur survenance ou n'ont pu être prises ».

Ile de France, une région vulnérable au risque inondation

L'Ile de France est une région extrêmement exposée aux inondations. Les leçons tirées des crues de janvier 1910 et de 1924, qui ont paralysé la capitale française pendant plusieurs jours, ont bien été retenues. Depuis lors, plusieurs aménagements ont été amorcés afin de minimiser les conséquences des débordements de la Seine : rehaussement des ponts, creusement du lit du fleuve, construction de barrages, etc. Ces travaux ont sensiblement régulé le débit des cours d'eaux qui traversent la région. Les experts estiment que ces aménagements ont réussi à diminuer le niveau de la Seine d'environ 70 cm.



La crue de la Seine à Paris © Thesupermat CC BY-SA 4.0

Le niveau de la Seine est officiellement mesuré par une échelle graduée installée sur le Pont d'Austerlitz. Le point zéro de l'échelle correspond à 25,92 m. En temps normal, le niveau de l'eau est aux alentours du zéro.

Les Parisiens se basent sur un autre indicateur moins précis pour évaluer le niveau de la Seine : en temps normal, les pieds du Zouave ⁽¹⁾ du pont de l'Alma⁽²⁾ sont au sec, alors qu'au début d'une crue, ses pieds trempent dans l'eau.

Au moment du pic de la crue majeure de 1910, l'eau a atteint les épaules de la statue.

Les plus importantes crues de la Seine de 1900 à 2016

Date	Niveau de la Seine
Juin 2016	6,1 m
Janvier 1982	6,13 m
Janvier 1959	6,2 m
Janvier 1955	7,1 m
Janvier 1924	7,3 m
Janvier 1910	8,62 m

Source : Chronique de la météo de 1900 à nos jours

(1) Le Zouave, est une statue en pierre de Georges Diebolt datant de 1856, l'une des quatre sculptures représentant les troupes ayant participé à la guerre de Crimée. Cette statue est située sous le pont de l'Alma à Paris.

(2) Le Pont de l'Alma est un pont parisien traversant la Seine. Son nom rappelle la bataille de l'Alma (1854) en Crimée.



Incendie de l'Alberta, sinistre inédit dans l'histoire du Canada

Selon un bilan provisoire établi le 1^{er} juin 2016 par le ministère canadien des ressources naturelles ⁽¹⁾, les gigantesques feux de forêt qui sévissent depuis le premier mai 2016 dans la région de Fort McMurray, en Alberta, à l'ouest du Canada ont ravagé 581 695 ha⁽²⁾ de forêt.



© DarrenRD CC BY-SA 4.0

Propagation de l'incendie

Vingt-quatre heures après la déclaration de l'incendie, les autorités ont fait état de 49 foyers de feux actifs, dont sept totalement hors de contrôle. Deux semaines après, 19 feux actifs, dont quatre totalement hors de contrôle ont été rapportés dans toute la province. Les flammes ont été attisées par un temps chaud et sec et des vents soufflant jusqu'à 40 km/h. Comme de nombreux pays, le Canada fait face cette année à l'un des printemps les plus secs depuis plus de 50 ans.

Au total, près de 2000 pompiers assistés de 145 hélicoptères et de 29 avions-citernes ont été mobilisés. L'intensité des flammes n'a diminué qu'au bout de trois semaines avec l'arrivée d'une météo plus clémente et humide. Au 1^{er} juin 2016, l'incendie n'a pas été complètement maîtrisé. Les feux ont gagné la province voisine de la Saskatchewan et ont ravagé 5 262 ha de forêts. Des feux de forêt ont été également détectés dans les provinces de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Les incendies ont respectivement ravagé 78 062 ha et 106 675 ha dans ces régions.

Impact économique

Selon les premières estimations, l'incendie de Fort McMurray serait la catastrophe naturelle la plus onéreuse de l'histoire canadienne. L'évaluation de l'impact de ce sinistre ne sera pas finalisée avant plusieurs mois d'autant plus que les feux ne sont pas complètement maîtrisés.

En l'espace d'un mois, plus de 3000 habitations et bâtiments ont été totalement détruits ou endommagés. Plusieurs quartiers résidentiels ont été réduits en cendres. Des commerces et des infrastructures de haute valeur sont partis en fumée.

Face à la violence et à l'avancement rapide des feux, plusieurs évacuations ont été ordonnées dans la région. Au total, près de 100 000 habitants de Fort McMurray et des villages avoisinants, ont dû quitter leur domicile en urgence.

De plus, les importants sites de production pétrolière des groupes canadiens Syncrude et Suncor ont dû interrompre leurs activités. L'extraction du pétrole a été ainsi réduite de moitié à 1,2 million de barils par jour en moyenne depuis la première semaine de mai, ce qui représente un manque à gagner de près de 765 millions USD pour le PIB de la région, soit 0,33% du PIB de l'Alberta et 0,06% de celui du Canada en 2016.

(1) Rapport national sur la situation des feux de végétation <http://cwfis.cfs.nrcan.gc.ca/rapport>

(2) ha : Un hectare correspond à 10 000 mètres carrés



Les analystes de la Banque de Montréal (BMO) estiment que l'impact de ce sinistre sur l'économie du pays devrait être considérable. Le coût de la reconstruction des biens endommagés: maisons et autres bâtiments, devrait être compris entre 1,6 et 6,2 milliards USD.

La facture totale intégrera les dommages causés directement aux biens, les pertes d'exploitation et les frais engendrés par l'interruption de la chaîne d'approvisionnement.

Coût pour l'assurance

Au cours des dernières années, les sinistres de grande ampleur ont sensiblement augmenté dans la région. La dernière catastrophe majeure remonte à 2013 où des pluies torrentielles et des inondations ont frappé le sud de l'Alberta. Ces intempéries ont

pesé pour 3,18 milliards USD sur les comptes des assureurs. Les risques climatiques qui coûtaient en moyenne 468 millions USD par an avant 2013 se chiffrent actuellement à 766 millions USD en moyenne annuelle.

Pour certains analystes, le sinistre de mai 2016 s'élèverait pour les assureurs à 3,5 milliards USD. Les estimations des agences de notation sont plus pessimistes. Selon A.M. Best, les pertes à la charge des assureurs, devraient avoisiner les 10 milliards USD. Standard & Poor's avance un montant d'environ 5 milliards USD. Pour sa part, la Banque de Montréal estime le coût total des pertes assurées à 6,9 milliards USD.

Ces chiffres confirment que cette catastrophe est la plus coûteuse de l'histoire du Canada.

Les feux de forêts les plus marquants au Canada (période: 1985-juin 2016)

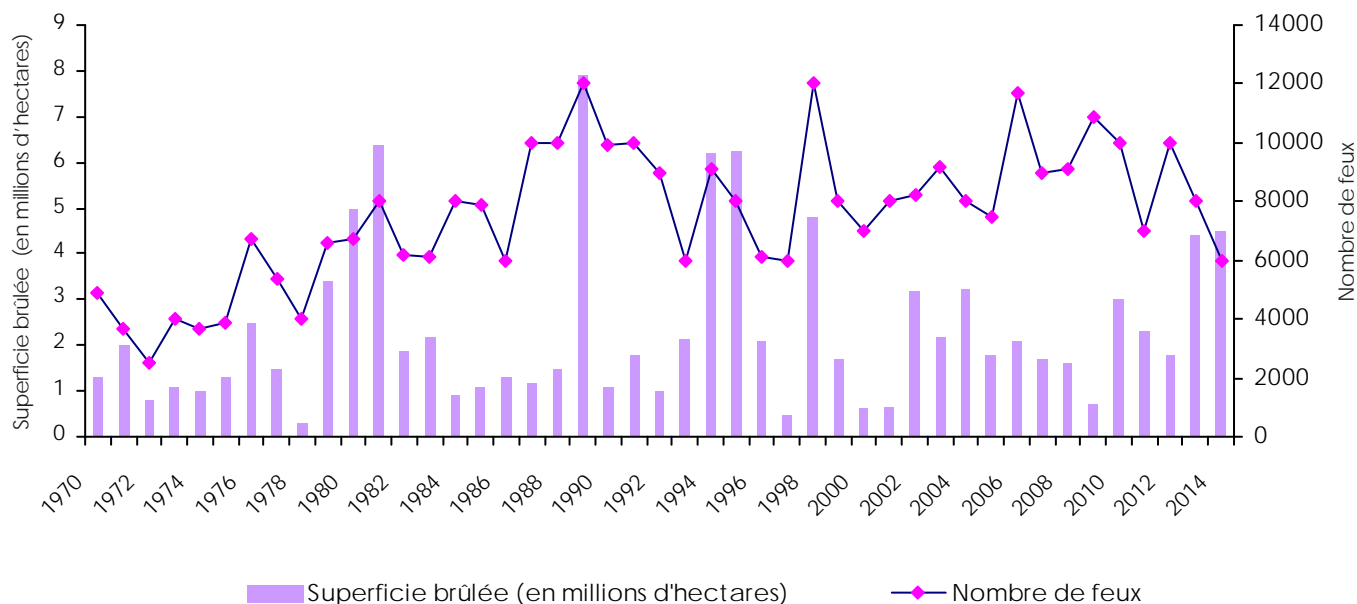
Date du début de l'incendie	Lieu	Nombre de personnes évacuées	Superficie endommagée	Coût total Estimé en USD
1 mai 2016	Fort McMurray, Alberta	100 000	581695	6,9 milliards (*)
juin 2015	Nord de la Saskatchewan	15 000	ND	ND
1 juin 2014	Colombie Britannique	4 500	360 000 ha	300 millions
Juillet 2013	Nord du Québec	450	350 000 ha	ND
9 septembre 2012	Peachland Colombie-Britannique	1 550		ND
mai 2011	Slave Lake, Alberta	7000	ND	700 millions
28 juillet 2010	Williams Lake, Chilcotin, Houston, Burns Lake, Fraser Lake (Colombie-Britannique)	ND	330 000 ha	220 millions
18 juillet 2009	Kelowna, Kamloops et Cariboo (Colombie-Britannique)	20 000	55 000 ha	75 millions
6 juillet 2006	Cariboo-Chilcotin (Colombie-Britannique)	871	ND	ND
3 juillet 2006	Tumbler Ridge (Colombie-Britannique)	4 000	ND	ND
1 juillet 2003	Sud-est de la Colombie-Britannique et Sud-ouest de l'Alberta	48 501	ND	141 millions
Juillet 1994	Colombie Britannique	ND	4169 ha	ND
10 août 1998	Salmon Arm (Colombie-Britannique)	7000	42 115 ha	3 millions
1 août 1998	Colombie-Britannique	10600	42 115	2 795
mai 1989	Nord du Manitoba	25 000	2,5 millions ha	ND
1 juillet 1985	Région nord-est de Vancouver (Colombie-Britannique)	ND	240 000 ha	68 millions

* Selon la Banque de Montréal

Source: Base de données canadienne sur les catastrophes



Nombre de feux et superficie brûlée au Canada par année (période : 1970-2014)



Source : Base nationale de données sur les feux de forêt du Canada (BNDFFC)

Le Canada fait face chaque année à environ 8 000 feux de forêt détruisant en moyenne plus de 2,1 millions d'hectares. Ces catastrophes se reproduisent chaque année et ce malgré les mesures de prévention et de lutte contre les feux de

forêt mises en place par les autorités canadiennes.

Selon les statistiques canadiennes, la foudre est à l'origine de 50% des incendies. Elle est également à l'origine de 85% de la superficie brûlée annuellement.



L'incendie s'est déclenché le 1 mai 2016 © Jason Woodhead CC BY 2.0



La voiture autonome bientôt sur nos routes

Le projet de voiture sans chauffeur avance à pas de géant. Constructeurs, acteurs du numérique, équipementiers et assureurs se mobilisent pour accélérer la transition vers des véhicules entièrement autonomes et opérationnels. Nul doute que l'arrivée sur le marché de cette nouvelle génération de véhicules révolutionnera de fond en comble l'industrie de l'assurance.



Licence standard de Fotolia

Développement de la voiture autonome

Depuis les premiers projets lancés dans les années 1920 ⁽¹⁾, bien du chemin a été parcouru. On est bien loin du prototype « Linrrican Wonder », présenté en 1925 dans les rues de New York, un véhicule radiocommandé, contrôlé par une antenne fixée sur le capot.

C'est à partir des années 2000 que les voitures autonomes ou « Driverless cars » ont connu leur véritable envol. Les dernières évolutions technologiques ont inéluctablement accéléré leur développement. Les progrès ont en fait permis de doter ces voitures de l'intelligence artificielle et de

les équiper d'un système avancé d'aide à la conduite (ADAS) ou carrément d'un programme de pilotage automatique⁽²⁾.

De nombreux constructeurs automobile se sont depuis lancés dans l'aventure, souvent en partenariat avec des spécialistes en informatique et en robotique.

Parmi les constructeurs opérant sur ce créneau, notons Tesla Motors, BMW, Mercedes-Benz, Honda Motor, Volkswagen, Ford Motor, Volvo, Toyota, General Motors et plus récemment Fiat Chrysler Automobiles.

Deux acteurs du numérique font également partie de ce gotha : il s'agit de Google Car et de Apple Car.

⁽¹⁾ Voir Atlas Magazine N° 110 L'assurance automobile face au défi des nouvelles technologies <http://www.atlas-mag.net/article/l-assurance-automobile-face-au-defi-des-nouvelles-technologies>

⁽²⁾ Un système qui utilise un lidar, une caméra, des radars, un récepteur GPS et des capteurs sur les roues motrices



Les cinq plus importants constructeurs automobile

Classement 2015	
1	Toyota
2	Volkswagen
3	Daimler
4	Renault incluant Nissan
5	General Motors

Classement du futur ⁽¹⁾	
1	Google Car
2	Volvo
3	Daimler-Mercedes
4	Tesla
5	Apple

Source : Juniper Research

Avancement du projet

Pour ne pas passer à côté de la voiture de demain, les divers opérateurs sur ce marché prometteur se livrent à une course contre la montre. Chacun a sa stratégie, sa feuille de route, ses propres priorités mais également des travaux plus ou moins avancés.

Parmi les constructeurs les plus actifs sur ce créneau, nous retrouvons le géant du Web, Google qui semble avoir pris une longueur d'avance sur ses concurrents. Ce dernier qui a lancé le projet de Google Cars il y a plus de 10 ans, s'est rapproché du constructeur Fiat Chrysler pour équiper et tester une centaine de voitures.

D'autres fabricants, en avance sur leur temps, pensent d'ores et déjà à la phase de commercialisation de certains modèles. BMW compte commercialiser dès 2021 la « BMW i Next », sa première voiture entièrement autonome.

Le projet de voiture sans chauffeur n'est cependant qu'à ses débuts pour d'autres opérateurs à l'instar d'Apple. Ce dernier a déposé des brevets concernant les systèmes de navigation et recruté des experts de l'industrie automobile. Tout comme General Motors qui a annoncé en début d'année un investissement de 500 millions USD pour développer son projet.

Après des premiers tests effectués en 2014, le constructeur suédois Volvo testera pour sa part sa

voiture autonome en conditions réelles sur les routes britanniques dès 2017.

Rappelons que depuis quelques années, un nombre croissant de conducteurs utilisent des applications ou des outils connectés à internet pour se guider dans leurs déplacements. Des fonctions d'autopilotage sont ainsi proposées par plusieurs constructeurs. Tesla, BMW, Mercedes ou Audi offrent d'ores et déjà des systèmes semi-automatiques à moins de 50 km/h. La nouvelle Mercedes-Benz Classe E et la BMW Série 7 sont déjà capables de se garer sans conducteur.



© Steve Jurvetson CC BY 20

⁽¹⁾ Estimations après l'avènement de la voiture autonome



Enjeu économique important

Vu l'importance de l'enjeu économique, la course au développement de cette gamme de voiture n'est qu'à ses débuts. Selon une étude du cabinet Ptolemus, 380 millions de voitures dans le monde disposeront en 2030 de technologie hautement ou pleinement autonome. Le marché mondial de la conduite autonome représenterait alors 87 milliards USD en 2025 et plus de 565 milliards USD en 2035. A elle seule la vente d'équipements de sécurité et d'assistance active à la conduite devrait passer de 30 milliards USD en 2025 à 197 milliards USD en 2035.

Selon les experts, le projet de voiture autonome arrivera à maturité en 2040. Les constructeurs Ford et Toyota avancent quant à eux la date de 2020 pour la voiture fortement automatisée et 2025 pour un véhicule entièrement autonome.

L'ensemble de l'industrie automobile européenne compte commercialiser ces véhicules d'ici 2020. Cette date est également communiquée par Google et la société de service Uber pour le lancement des robots taxis. Tesla, plus optimiste, annonce pour sa part que le projet sera prêt en 2018.

Différentes approches à l'horizon

Deux approches de la conduite autonome sont actuellement en exploration :

Approche progressive avec un système d'aide à la conduite (ADAS). Ce système est compatible avec l'évolution technologique, la législation en vigueur et l'état actuel des routes. Il intègre déjà un bon nombre d'innovations comme le stationnement délégué, le pilotage par la voix ou les gestes, le freinage automatique d'urgence, le maintien sur route avec respect des distances de sécurité et le mode de conduite semi-automatique sur autoroute.

Approche 100% autonome : Conduite entièrement autonome sans intervention humaine qui sera réservée dans un premier temps aux early-adopters ⁽¹⁾.

Aux Etats-Unis, la loi autorise cette conduite sous certaines conditions :

- limite de vitesse (40 km/h pour la Google Car circulant en Californie)
- présence d'un conducteur derrière le volant prêt à intervenir à tout moment.

Malgré des avancées notoires, plusieurs limites techniques restreignent toutefois le champ d'application de ces véhicules : comme la conduite en milieu urbain où la voiture sans chauffeur doit cohabiter avec les autres voitures, la présence des piétons et des cyclistes.



Self-parking © Mike Roberts CC BY-SA 20

⁽¹⁾ Clients cibles ayant l'habitude d'adopter ou d'acheter quasiment toutes les nouvelles technologies ou innovations.



«Google car» une des premières voitures autonomes

Lancé en 2005, le projet «Google Driverless Car» a expérimenté dès octobre 2010 un système de pilotage automatique, doté de radars, caméras vidéo et GPS.

Deux types de véhicule ont été mis à l'essai : **des véhicules de série modifiés**, à l'instar de la Toyota Prius et de l'Audi TT et **la Google car**, véhicule électrique conçu entièrement par Google sans volant ni commande d'accélérateur ou de frein. Ce prototype est équipé d'un Lidar: télédétection par laser

En 2016, Google franchit une étape supplémentaire avec le développement de sa voiture autonome. Pour la première fois le géant du web s'associe à un constructeur, Fiat Chrysler Automobiles, pour équiper une centaine de monospaces avec des capteurs et des logiciels de conduite. Cet accord permet à Google de doubler sa flotte de voitures autonomes et de tester un véhicule qui peut embarquer jusqu'à sept passagers.

Sur piste d'essai en Californie avant la fin de 2016, les Chrysler Pacifica hybrides et autonomes devront par la suite rejoindre la circulation sur route ouverte pour poursuivre la phase d'expérimentation.

Google a révélé qu'en six ans d'activité, il n'a enregistré que 17 accidents mineurs pour plus de 3,2 millions de kilomètres parcourus.



«Google Driverless Car» © Grendelkhan CC BY-SA 4.0

NASCO



L'assurance des voitures autonomes

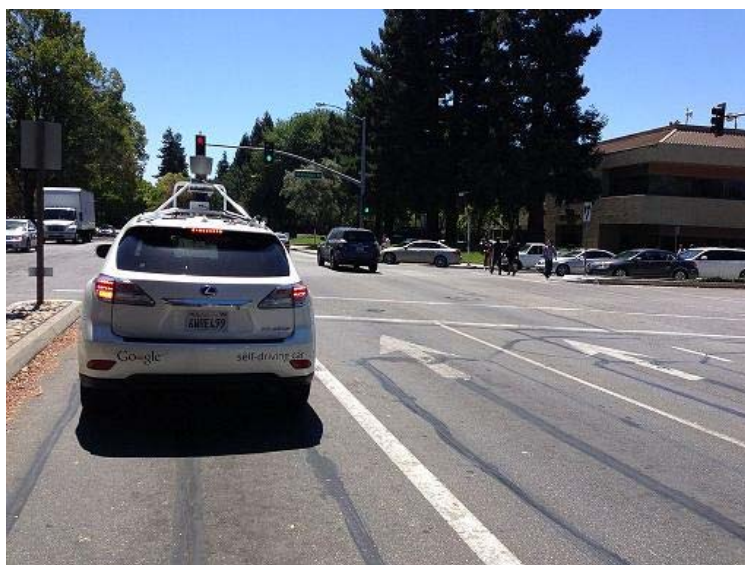
Avec les phases d'expérimentation en cours, la question de l'assurance de la voiture autonome commence à se poser.

L'arrivée à grande échelle de la voiture pilotée par intelligence artificielle devrait impacter négativement le secteur de l'assurance. A l'horizon 2035 et selon certaines études, les véhicules partiellement ou entièrement autonomes représenteraient près de 30% de la production automobile mondiale.

Plus sûrs, ces véhicules sont réputés avoir une marge d'erreur moindre. Une baisse de 80% du nombre d'accidents de la route à l'horizon 2040 est donc à prévoir. Ce recul de la sinistralité devrait être suivi par une régression du volume des primes automobile collectées. Selon certaines estimations, dans les dix années à venir le chiffre d'affaires généré par cette branche connaîtrait un repli de 40%.

Ce recul des revenus des assureurs automobile pourrait être toutefois compensé par :

- la baisse des indemnisations et des frais de réparation (prise en charge, dépannage,...),
- l'introduction de nouvelles garanties obligatoires à l'instar de la RC produit pour les constructeurs ou les fabricants de systèmes embarqués,
- l'apparition de nouvelles opportunités pour les assureurs digitaux pour exploiter ces nouvelles niches,
- l'exposition à de nouveaux risques comme la panne technique, la défaillance d'un capteur, les problèmes mécaniques ou encore un bug informatique,
- la réduction de certaines menaces comme les catastrophes naturelles, le vandalisme ou les vols qui affectent de plus en plus la branche automobile,
- la diminution considérable des fraudes grâce à l'enregistrement des paramètres de conduite par un logiciel de bord. La détermination de la cause d'un sinistre sera ainsi plus facile,
- la concentration du marché de l'assurance automobile pour faire face à des risques de pointe et à des aléas de plus en plus complexes.



Test en Californie © Runner1928 CC BY-SA 3.0



WE'RE COMMITTED TO SUSTAINABILITY BY BUILDING CAPACITY.

www.continental-re.com Lagos | Douala | Nairobi | Abidjan | Tunis | Gaborone



Pan-African commitment made local



Difficultés de déterminer la responsabilité

La responsabilité en cas d'accident serait plus difficile à établir : le conducteur derrière le volant alors qu'il ne conduit pas, le propriétaire du véhicule, le concepteur du logiciel ou le constructeur de la voiture. L'assureur sera confronté à un véritable casse-tête.

Pour les voitures semi-autonomes, la question est plus ou moins résolue. C'est le conducteur qui est responsable durant le trajet. Mais lorsqu'une fonction automatique est activée telle que le parking autonome, c'est l'équipementier qui sera mis en cause. Allianz opère déjà sur ce créneau et propose une offre d'assurance dédiée aux conducteurs disposant de ces éléments d'aide à la conduite.

Pour les voitures entièrement autonomes plusieurs schémas sont à l'étude :

Certains spécialistes avancent l'idée d'un fonds d'assurance alimenté par l'ensemble de la profession afin de financer les compensations en cas d'accident.

D'autres proposent un dispositif d'assurance à double niveau c'est-à-dire une assurance pour le conducteur et une autre pour le véhicule.

Alors que des experts en risques émergents plaident pour l'instauration d'un mécanisme dit « de responsabilité sans faute », inspiré de la législation américaine. C'est l'entreprise qui a créé le système de conduite autonome qui sera ainsi tenue pour responsable par défaut. Elle doit dédommager automatiquement les victimes, prouver par la suite son absence de responsabilité dans l'accident et effectuer les recours qu'elle juge nécessaire. Google, Volvo et Mercedes ont déjà affirmé qu'ils acceptent de supporter la responsabilité juridique en cas d'incident causé par leurs voitures autonomes.

Enfin, certains spécialistes suggèrent que les constructeurs et les équipementiers souscrivent

ensemble des couvertures couvrant toute leur flotte autopilotée auprès d'un grand assureur spécialisé. Une partie du risque sera alors transférée aux clients.

Vers un assouplissement de la réglementation

La réglementation mondiale tend elle aussi à suivre l'évolution et faciliter la transition vers la voiture autonome. De plus en plus de régulateurs et de décideurs politiques sont conscients que la promulgation de nouvelles lois sera nécessaire pour permettre à ces véhicules de circuler.

En Europe, plusieurs pays (Allemagne, France, Suède et Royaume-Uni) autorisent les essais sur route ouverte ou sur autoroute à certains véhicules dotés d'une plaque spéciale.

En mars 2016, la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE) a révisé la Convention de Vienne, texte qui régle la circulation routière depuis 1968. Pour la première fois le législateur autorise des systèmes de conduite autonome sur les routes, à condition que ces derniers soient contrôlés et puissent être désactivés par le conducteur à tout moment.

La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), l'autorité américaine chargée de la sécurité routière, a, quant à elle, affirmé pour la première fois en février 2016 qu'elle pourrait appliquer au système d'intelligence artificielle de la voiture autonome « Google Car » la notion juridique de « conducteur ». Aux Etats-Unis, plusieurs états ont autorisé les tests de voitures autonomes sur leur territoire et au total six Etats ont légiféré sur les voitures autonomes

Pour sa part, Google fait actuellement pression pour que deux projets de loi fassent du Nevada le premier état où les véhicules sans conducteur pourront être légalement utilisés sur la voie publique.



Atlas Reinsurance Consultants
Courtier en réassurance

www.group-atlas.com/arc



Avantages de la conduite autonome ou semi-autonome

A terme, la conduite autonome procurera bien des avantages :

- ▶ Amélioration de la sécurité avec une marge d'erreur très minime: baisse du nombre d'accidents et de la mortalité routière. Le développement des techniques de conduite autonome et semi-autonome devrait réduire le nombre de sinistres de 80% d'ici 2035,
- ▶ Optimisation du temps parcouru en évitant les embouteillages et en empruntant les routes les plus dégagées,
- ▶ Réduction de la consommation d'énergie,
- ▶ Confort en termes de conduite,
- ▶ Nouvelles catégories de personnes ciblées : aveugles et handicapés.

Limites de la conduite automatique

La conduite automatique reste cependant sujette à précaution. Plusieurs inquiétudes peuvent être relevées :

- ▶ La cohabitation avec les voitures classiques reste inévitable. Les voitures autonomes devront emprunter les mêmes routes que les voitures classiques, ce qui ne va pas immédiatement réduire les risques d'accident,
- ▶ Difficulté d'intégrer les technologies numériques dans l'infrastructure existante,
- ▶ Difficulté de déterminer la responsabilité en cas d'accident,
- ▶ Coût élevé des équipements: entre 5 600 et 11 300 USD de plus qu'un véhicule normal,

- ▶ Incapacité d'agir devant les signes d'un agent de police,
- ▶ Baisse des revenus de l'assurance automobile. La voiture autonome engendrera un manque à gagner qui pourrait être important. En Allemagne par exemple la croissance du nombre de véhicules sans conducteur pourrait réduire le montant des primes automobile de 40% d'ici 2030. Pour l'ensemble de l'Europe, ce recul est estimé à 25%,
- ▶ La réglementation ne suit pas l'évolution,
- ▶ Réticence de la plupart des consommateurs et faible engouement pour les voitures autonomes,
- ▶ Risque de cyber-attaque. Le système de conduite autonome pourrait être la cible des pirates et hackers. Ces derniers peuvent ainsi ouvrir une voiture et la contrôler à distance,
- ▶ Défaillance technique ou informatique,
- ▶ Protection de la vie privée.



Crédit photo: martin litkei



SEN-RE S.A.

Société Sénégalaise de Réassurances

Le pari de l'Efficacité

39, Avenue Georges Pompidou, BP: 386 Dakar - SENEGAL
Tél.: (+221) 33 822 80 89 / Fax: (+221) 33 821 56 52
Email: senre@senre.sn / Site web : www.senre.sn



Les acteurs opérant sur le marché de la voiture de demain

Constructeurs automobiles

Acteur	Pays	Travaux actuels et expérimentation	Ambitions
Audi, filiale de Volkswagen	Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> - Accent sur l'assistance à la conduite et les services - Lancement d'un prototype RS7, équipé de GPS différentiel, radio haute fréquence et caméra 3D. - Cette voiture est capable de se garer seule et de rouler dans un embouteillage - Premier constructeur mondial à obtenir en 2013 une autorisation de mise en circulation dans le Nevada. - Autorisation pour effectuer des tests en Floride et en Californie afin de développer sa base de données 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2017 d'un modèle capable de rouler de manière autonome sur routes à une vitesse de 60 km/h maximum - Mise en circulation en 2025 de la voiture 100% autonome
BMW	Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> - Accent sur l'assistance à la conduite et les services - Intégration des technologies totalement nouvelles dans la nouvelle génération de la série 7 - Autorisation de tests en condition réelle de circulation aux Etats-Unis 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la voiture 100% autonome. - Commercialisation en 2021 de la première voiture autonome baptisée BMW i Next
Mercedes	Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2016 de la Classe E - Accent sur l'assistance à la conduite et les services - Lancement de l'application Car2go: limousine sans chauffeur qui récupère les clients - Autorisation de tests en circulation réelle aux Etats-Unis 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la voiture 100% autonome - Mise en circulation de la F015 Luxury in Motion, un concept-car qui devrait être prêt à l'horizon 2030 - Lancement de Mercedes-Benz Actros, le premier camion sans chauffeur qui devrait entrer sur le marché dans 4 ans, une fois les obstacles juridiques levés
Volvo	Suède	<ul style="list-style-type: none"> - Début des travaux dans les années 2010: le constructeur a commencé par la prospection des clients et le développement de la technologie - Lancement du projet « Drive Me » - Début en 2014 des tests encadrés par des ingénieurs dans les rues de Göteborg, deuxième agglomération suédoise - Permission de rouler en Australie, octroyée en novembre 2015 à un prototype XC90 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en circulation de 100 voitures autonomes XC90, qui seront confiées dès 2017 à des particuliers dans les rues de Göteborg. - Lancement en 2020, de la voiture totalement autonome
Ford	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> - Triplement en 2016 du nombre de prototypes en test. Ford devient ainsi le premier constructeur mondial en termes de flotte de voitures autonomes - Réalisation actuelle de tests en conditions réelles pour 30 véhicules en Californie, Arizona et au Michigan 	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des algorithmes qui gèrent le système de conduite
Toyota	Japon	<ul style="list-style-type: none"> - Intérêt pour la voiture autonome dès le début des années 1990 - Investissement de 1 milliard USD et ouverture d'un centre de développement dans la Silicon Valley qui emploie 200 ingénieurs - Présentation, le 6 octobre 2015, de la première voiture autonome : la Highway Teammate 	<ul style="list-style-type: none"> - Commercialisation en 2020, des premières voitures partiellement autonomes



Acteur	Pays	Travaux actuels et expérimentation	Ambitions
PSA Peugeot Citroën	France	<ul style="list-style-type: none"> - Constructeur français le plus avancé sur la voiture autonome. Peugeot a rejoint la course en 2014 - Mise en circulation en 2016 d'une vingtaine de prototypes. Ces derniers sillonnent les routes après avoir obtenu une autorisation pour des tests en conditions réelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2018 de véhicules équipés de fonctions de conduite autonome, sous surveillance d'un conducteur - A l'horizon 2020, la conduite automatisée de niveau 3 devrait voir le jour - Concertation avec l'ONU pour amender certains règlements et permettre la conduite autonome
Renault/ Nissan	France/ Japon	<ul style="list-style-type: none"> - Autorisation de circulation, dès 2013, pour la version robotisée de Nissan Leaf électrique sur les routes japonaises en conditions réelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Arrivée en 2018 de la fonction «maintien automatique dans une voie» sur plusieurs modèles - Lancement en 2020 d'une gamme de véhicules équipés de capacités autonomes aux Etats-Unis, en Europe, au Japon et en Chine
General Motors	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> - Accent sur l'auto partage avant de cibler les clients individuels - Investissement de 500 millions USD - Conclusion en janvier 2016 d'un partenariat avec Lyft, un géant américain de VTC⁽¹⁾, pour développer un véhicule capable d'évoluer seul en ville - Intégration des systèmes de conduite automatisée sur certains modèles à l'instar de la Chevrolet Bolt 	<ul style="list-style-type: none"> - Avènement en 2017 des modèles semi-autonomes

Fournisseurs de services connectés

Acteur	Pays	Travaux actuels et expérimentation	Ambitions
Google	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> - Début des travaux en 2005 - Présence de prototypes sur les routes américaines en 2009. Ces véhicules ont déjà parcouru près de 700 000 kilomètres - Autorisation de tests aux Etats-Unis et au Royaume-Uni 	<ul style="list-style-type: none"> - En 2020, mise à la disposition du public des Google Cars
Tesla Motors, constructeur de voitures électriques	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition des équipements d'auto pilotage en octobre 2015 - Recrutement de 1 600 ingénieurs pour améliorer l'Autopilot 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2017 de la voiture entièrement autonome qui sera techniquement prête la même année - Commercialisation en 2018 de la voiture autonome, si le législateur le permet

⁽¹⁾ Véhicule de Tourisme avec Chauffeur



Acteur	Pays	Travaux actuels et expérimentation	Ambitions
Apple	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> -Réservation des noms de domaine Apple.car, Apple.cars et Apple.auto -Dépôt de brevets des systèmes de navigation -Recrutement de cadres de l'industrie automobile -Malgré ces mesures, le projet de voiture autonome reste en retard par rapport aux concurrents et aucun prototype n'a été dévoilé à ce jour 	<ul style="list-style-type: none"> -La première voiture autonome ne sera pas prête avant 4 ans
Faraday Future, constructeur de voitures électriques	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> -Recrutement de 750 salariés depuis la création, en mai 2014, de cette start-up américaine, financée par un milliardaire chinois -Divulgation, en janvier 2016, du premier prototype lors du «Consumer Electronic Show» (CES) à Las Vegas 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissement de 1,4 milliard USD, alloué à la construction d'une usine au Nevada - Lancement fin 2017, d'une berline de luxe dont le prix devrait dépasser les 150 000 USD - Conception d'une voiture entièrement autonome et pilotable par Smartphone. Cette voiture peut atteindre une vitesse de pointe de 320 Km/H
Uber Société de VTC (Véhicules de tourisme avec chauffeur)	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation en mai 2016 du prototype de voiture sans chauffeur, testé actuellement dans les rues de Pittsburgh, aux États-Unis - En mars 2016, commande à long terme de 100 000 Mercedes Class S semi-autonomes auprès du constructeur allemand. Ces véhicules seront équipés de la technologie « Intelligent Drive » 	<ul style="list-style-type: none"> -Développement d'un taxi autonome. Les premières courses en voiture autonome sont prévues en 2020 -Mener des essais de voitures 100% autonomes sans présence de conducteur
Lyft Société de VTC (Véhicules de tourisme avec chauffeur)	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> -Partenariat entre Lyft et General Motors ; le constructeur américain a investi 500 millions USD dans Lyft 	<ul style="list-style-type: none"> -Développement de solutions de conduite autonome -Lancement fin 2016 des taxis autonomes -En 2017, début des tests des courses avec un ingénieur à bord au lieu d'un chauffeur



TAN RE - TANZANIA REINSURANCE COMPANY LIMITED

Reinsurance at its best

8/9th Floor, TAN-RE House - Longido Street - PO Box 1505, Dar Es Salaam, TANZANIA

Tel: +255 22 2922341/3 - Fax: +255 22 2922344 - Email: mail@tan-re.co.tz

www.tan-re.co.tz



Équipementiers automobiles

Acteur	Pays	Travaux actuels et expérimentation	Ambitions
Valeo	France	<ul style="list-style-type: none"> -Commercialisation en 1991 du premier système d'aide au stationnement à ultra-sons -Présentation en 2016 d'un prototype semi-autonome, à habitacle ultra-connecté -Déploiement de technologies au sein de diverses marques automobiles -Exposition au congrès mondial des ITS⁽¹⁾ de Bordeaux en octobre 2015 d'une fonction «hands-off » ou semi-autonome sur la Cruise4U, une Volkswagen Golf retravaillée -Mise en action des fonctions semi-autonomes sur autoroute, pour des Audi haut de gamme, Tesla Model S, Mercedes-Benz, BMW et Infiniti (fruit de l'alliance Renault-Nissan) -Innovation de la fonction « Park assist » ; aide au stationnement qui équipe 200 millions de voitures dans le monde 	<ul style="list-style-type: none"> -Développement de la voiture autonome par étapes: manœuvres de parking, conduite sur périphérique ou autoroute et enfin, conduite en agglomération -Industrialisation entre 2018 et 2020 du système «Drive4U». Encore au stade expérimental, ce système offre une autonomie presque totale au véhicule
Bosch	Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> -Développement des technologies d'automatisation ou de connectivité : plus de 2 500 ingénieurs du groupe y travaillent actuellement -Inauguration d'un centre de recherche dédié à l'analyse d'images par intelligence artificielle -Début de la phase de test en Allemagne, aux Etats-Unis et au Japon -Bosch travaille déjà avec Audi et Mercedes 	<ul style="list-style-type: none"> -Tests sur des véhicules autonomes au Japon, où Bosch pourra expérimenter la future fonction « Highway Pilot » - Mise en fonction à l'horizon 2020 de l'assistance partielle à la conduite
Continental	Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> -Dès 2012, obtention d'une autorisation de test sur les routes du Nevada, États-Unis -Embauche de 1 300 chercheurs travaillant sur « l'avenir de l'automobile » -Exploration de différentes briques technologiques⁽²⁾ qui mènent au véhicule autonome à l'instar du système «Vehicle-to-X (V2X)» qui permet l'échange des données entre véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2025 de la voiture sans conducteur
Delphi	Etats-Unis	<ul style="list-style-type: none"> -Tests en conditions réelles aux Etats-Unis -Construction d'une piste d'essais à Wuppertal en Allemagne. -En 2014, une bonne partie du budget recherche et développement, évalué à 1,7 milliard USD, a été allouée à la conduite autonome -En avril 2015, une Audi Q5 équipée par Delphi a rallié San Francisco à New York en neuf jours, soit 5 470 kilomètres dont 99% en mode entièrement autonome 	<ul style="list-style-type: none"> - Lancement en 2018 d'un boîtier unique pour traiter et interpréter les données transmises par les différents détecteurs de la voiture

⁽¹⁾ Systèmes de Transport Intelligents

⁽²⁾ Les briques technologiques sont des éléments de base, des composants qui réalisent des fonctions élémentaires et qui peuvent être agencés de façons différentes pour réaliser des fonctions plus complexes



Niveaux d'autonomie

L'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA) distingue cinq niveaux d'autonomie des véhicules :

Niveau 0 : Le véhicule ne dispose d'aucune automatisation. Le conducteur maîtrise tous les paramètres de la conduite (vitesse, direction, freinage, etc.)

Niveau 1 : Le véhicule dispose de certaines fonctions automatiques (antiblocage des roues), accélération automatique, électro-stabilisateur programmé, etc.). Ces systèmes assistent le conducteur qui garde toujours le contrôle du véhicule.

Niveau 2 : Le véhicule est équipé d'au moins deux fonctions automatiques combinées. On cite par exemple l'association entre l'assistant de voies de circulation et l'adaptateur de vitesse ou encore le système d'aide au stationnement. Le contrôle du véhicule peut être assuré automatiquement dans des trajectoires relativement rectilignes (autoroutes bien tracées) ou dans certaines situations particulières (stationnement). Mis à part cela, le conducteur doit assurer tout le reste des paramètres de conduite (détection d'obstacles, freinage, déviations, etc.) .

Niveau 3 : Le véhicule dispose d'une autonomie limitée. Le conducteur peut déclencher le système automatisé dans des conditions bien particulières (sur les autoroutes ou en cas d'embouteillage). La voiture est capable d'assurer tous les paramètres de conduite y compris la détection d'obstacles, le freinage et la détermination de la distance de sécurité. Le conducteur peut lever les pieds des pédales et les mains du volant. Si les conditions ne sont plus favorables à la circulation autonome, le système se déconnecte et émet un signal au conducteur pour qu'il reprenne le contrôle du véhicule.

Niveau 4 : Le véhicule est complètement autonome. La seule intervention humaine consiste à déterminer la destination. La voiture peut circuler sans occupant à bord.



© Steve Jurvetson CC BY 2.0



African Risk Capacity accroît sa capacité de souscription

A l'horizon 2020, African Risk Capacity (ARC) augmentera sensiblement sa capacité de souscription pour les événements catastrophes naturelles. Cette dernière passera alors de 179 millions USD aujourd'hui à 1,5 milliard USD. Seule la couverture du risque sécheresse est actuellement commercialisée. Elle sera bientôt étendue à 30 Etats du continent représentant 150 millions d'individus. Le Niger, le Sénégal, la Gambie, le Mali, la Mauritanie et le Kenya ont déjà souscrit cette assurance auprès de ARC. Le Burkina Faso, le Zimbabwe et Madagascar suivront cet été. La sécheresse a ravagé le sud de l'Afrique notamment le Malawi où la moitié de la population a besoin d'une aide alimentaire. ARC prévoit l'introduction d'une couverture contre les cyclones à la fin de l'année. Une garantie inondation verra le jour en 2017.

Côte d'Ivoire

Atlanta Assurance Maroc s'installe en Côte d'Ivoire

Atlanta Assurance, filiale du groupe Holmarcom, se tourne vers l'Afrique. L'assureur marocain a créé deux filiales d'assurance dans la capitale ivoirienne: Atlanta Côte d'Ivoire Non Vie et Atlanta Côte d'Ivoire Vie. Les deux entités seront dirigées par Othmane Bah, ancien dirigeant de la filiale ivoirienne du promoteur immobilier Alliances.

Ghana

Augmentation de capital pour Ghana Reinsurance

Ghana Reinsurance fera passer avant la fin de l'année en cours son capital de 70 millions GHS (18,6 millions USD) à 380 millions GHS (99,8 millions USD). Le gouvernement a donné son feu vert à l'opération. Les nouveaux fonds serviront à renforcer la compagnie qui a engagé une stratégie d'expansion vers de nouveaux marchés. Ghana Reinsurance est déjà présente au Cameroun et au Kenya. La direction du groupe affirme être en mesure de lever le capital additionnel auprès de compagnies locales. En 2015, le réassureur ghanéen a réalisé un chiffre d'affaires de 125,55 millions GHS (33 millions USD), en progression de 20,27% sur un an. Son bénéfice après impôts a atteint 28,66 millions GHS (7,5 millions USD) l'an dernier.

Barclays Africa veut investir dans l'assurance au Ghana

Barclays Africa Group (BAGL) tente de s'implanter sur le marché ghanéen de l'assurance. BAGL, qui fait partie des quatre plus grands groupes bancaires du continent, est à la recherche d'une opportunité d'acquisition dans le pays. L'institution financière a pris le contrôle de First Insurance au Kenya au mois de novembre 2015. Le groupe a également déposé un dossier d'agrément au Nigeria pour y développer une activité bancaire.

Gabon


SCG-Ré: séminaire de formation

La Société Commerciale Gabonaise de Réassurance (SCG - Ré) et Arab Reinsurance Group (Arig) ont organisé les 20, 21 et 22 juin 2016 à Libreville, un séminaire de formation portant sur l'assurance transport des facultés maritimes. Ces journées ont permis d'aborder les thèmes de souscription, les garanties et exclusions usuelles, les conventions internationales ainsi que les aspects tarifaires de la branche. Le séminaire a permis à de nombreux professionnels de mieux appréhender les risques transport dans la région.

Kenya

Zep Re affiche une hausse des bénéfices en 2015

Malgré les difficultés économiques observées, le réassureur Zep Re affiche un bénéfice net de 19,9 millions USD pour l'exercice 2015. Le volume de primes brutes est en hausse de 10,6% à 138,7 millions USD. Le montant des actifs de la compagnie s'est apprécié de 21,4% à 310 millions USD tandis que les capitaux propres ont augmenté de 18,1% à 169 millions USD. Enfin, le rapport sinistres à primes net est de 54% au cours de l'exercice considéré.



Ghana Re

GHANA REINSURANCE CO LTD

No. 4 Awudome Ind. Est.
P.o.Box 7509, Accra-North, Ghana.
Tel: 233 030 2220660,
2220697, 2233044
Web: www.ghanare.com
Email: info@ghanare.com

KENYA, Tel: +254 20 3673511
CAMEROON, Tel: +237 99318959

Your Reinsurer of Choice



Ouganda

L'Ouganda accueillera la prochaine conférence de l'OAA

La 44^{ème} conférence de l'Organisation Africaine des Assurances (OAA) aura lieu en Ouganda en mai 2017. L'OAA compte 326 membres dont 315 issus de 45 pays d'Afrique et sept autres originaires de pays tiers. La précédente session avait eu lieu à Marrakech où la Présidente de l'association a milité pour que les assureurs africains redoublent d'efforts afin d'accroître le taux de pénétration de l'assurance. Ce dernier reste inférieur à 1% dans de nombreux pays alors que la moyenne des marchés émergents est de 2,7%. En 2014, les dix plus importants marchés de l'assurance africaine sont : l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Angola, l'Egypte, le Kenya, l'Ile Maurice, le Maroc, la Namibie, le Nigéria et la Tunisie. Ils généraient, à eux seuls, 92% des 68,9 milliards USD de primes.

Embauche massive d'agents d'assurance

Les autorités de régulation recruteront près de 5000 agents dans les trois prochaines années. Ce besoin d'effectif s'explique par l'accroissement de l'activité dans les branches vie et non vie et la multiplication des produits offerts. Ces agents renforceront les équipes en place. Leur principale tâche sera d'assurer la conformité des polices d'assurance avec la législation. Ils devront également vérifier que ces polices sont simples et accessibles à la population. Le marché a vu récemment la multiplication de canaux de distribution avec l'apparition de la bancassurance et les offres sur internet. Les autorités doivent donc être proactives pour que l'intégration des nouvelles composantes du marché se déroule de façon satisfaisante. Avec 0,86% du PIB en 2014, l'Ouganda est l'un des pays d'Afrique où le taux de pénétration est le plus faible.

Rwanda

Les assureurs réclament l'introduction de la bancassurance

A l'instar de ce qui se passe dans les pays voisins, les assureurs rwandais réclament une modification de la législation afin d'instaurer la bancassurance. En manque de vecteur de croissance, le taux de pénétration stagne à 1,5% depuis trois ans. Selon les analystes, la commercialisation de produits d'assurance par les banques devrait sensiblement accroître le chiffre d'affaires du secteur et doubler le taux de pénétration. Au Kenya et en Tanzanie, les banques distribuent dorénavant des polices d'assurance. En Ouganda, le parlement a récemment voté une loi en ce sens.

Sénégal

Augmentation de capital pour Amsa Assurances Sénégal

Amsa Assurances Sénégal augmente son capital. De 3 680 000 000 FCFA (6 311 200 USD), la capitalisation de l'entreprise devrait être portée à 5 000 000 000 FCFA (8 575 000 USD).

Ce relèvement des fonds propres de la société sera réalisé par incorporation d'une partie de ses réserves.

Cette augmentation de capital fait suite aux décisions de l'assemblée générale extraordinaire tenue le 4 mai 2016 à Dakar.

Rappelons que l'assureur avait déjà procédé, en 2013, à une recapitalisation de 690 000 000 FCFA (1 183 350 USD).

Zimbabwe

Liberty Holdings est attiré par le marché zimbabwéen

L'assureur vie sud-africain Liberty Holdings souhaite s'implanter sur le marché zimbabwéen. Les représentants du groupe de Johannesburg se sont récemment rendus à Harare pour rencontrer de potentiels partenaires. First Mutual, deuxième assureur du pays, figure parmi les cibles crédibles. Liberty Holding figure dans le top 50 des entreprises cotées à la bourse sud-africaine. La capitalisation de l'assureur s'établit à 2,3 milliards USD. Liberty Holding est actif dans 16 pays du continent.





Japon

Séisme de Kumamoto : indemnités en hausse

Les indemnités dues par les assureurs pour les dommages causés aux habitations par le séisme d'avril 2016 dans la région de Kumamoto sont en forte augmentation. Le montant à la charge des assureurs locaux et étrangers s'élève dorénavant à plus de 2,2 milliards USD, soit 35% de plus que les dernières estimations. L'association japonaise d'assurance confirme que la facture sera également réévaluée pour les réassureurs. Le total de 2,2 milliards USD concerne les indemnités déjà payées soit 72% de l'ensemble des polices affectées. Avec 28% des dossiers restant à indemniser, il est fort probable que l'addition finale excède 2,5 milliards USD. Cette somme viendra se greffer aux pertes subies au titre des dommages causés aux risques commerciaux, industriels, agricoles, pertes d'exploitation et infrastructures. Les dommages économiques sont estimés à 42 milliards USD.

Sompo commercialise une assurance dédiée aux activités volcaniques

Sompo Japan Nipponkoa commercialise des garanties qui couvrent les menaces provoquées par les volcans. La première police de ce genre qui inclut la perte de clientèle accorde une couverture d'un montant de 10 millions USD. Elle se déclenche en cas d'annonce par l'agence de météorologie japonaise d'une alerte de niveau 3 ou plus selon les volcans considérés. Les termes de la police interdisent d'approcher le volcan. Ce produit s'adresse principalement aux entreprises commerciales impliquées dans le tourisme, dont les stations thermales. Il permet de réparer les dommages causés à leur réputation en cas d'annulation provoquée par une éruption. Le mont Fuji est le premier à être concerné par cette couverture. D'autres volcans seront progressivement ajoutés à la liste des sites assurables.

Philippines

Des opérations de fusion sont probables

Selon les analystes, une vague de concentration se prépare dans le secteur de l'assurance. Les compagnies qui ne pourront répondre aux exigences de capital social minimum seront contraintes de fusionner pour continuer leur activité au-delà du 31 décembre 2016. Les assureurs vie et non vie doivent détenir un capital minimum de 550

millions PHP (11,7 millions USD) d'ici la fin de l'année. Ceux disposant du capital nécessaire sont à l'affût d'opportunités d'acquisition. C'est le cas de Stronghold Insurance dont les négociations avec Milestone Guaranty and Insurance et BF General Insurance sont achevées. Les documents officiels pour engager le processus de fusion ont été présentés aux autorités. Stronghold est aujourd'hui en discussions avec Premier Insurance et Country Bankers.

Thaïlande

Le cinquième assureur vie du marché ouvre son capital

Siam Commercial Bank Life Assurance (SCB Life) a engagé Morgan Stanley et le Crédit Suisse pour mener à bien le processus de vente de la société d'assurance. L'ouverture du capital doit débuter officiellement au troisième trimestre 2016. L'assureur public dont la valeur est estimée à 3 milliards USD mettra en vente au moins 49% de son capital. SCB Life est le cinquième plus important assureur vie du marché. Il bénéficie du réseau de distribution formé par les 1200 agences de la banque. AIA Group et Prudential font partie des acheteurs les plus intéressés. Chubb (ex-Ace Group) et le canadien Maunulife Financial Corp font également partie des acheteurs potentiels.

Vietnam

L'assurance vietnamienne compte sur l'ASEAN

De 2011 à 2015, l'industrie vietnamienne de l'assurance a connu une période de développement conforme aux attentes. Aujourd'hui, le chiffre d'affaires du secteur représente 2% du PIB, soit 3,79 milliards USD. Une croissance importante est attendue d'ici 2020 grâce aux accords commerciaux conclus avec les Etats de l'ASEAN et les dispositions fiscales qui en découlent. Les assureurs de cette zone économique auront la possibilité d'étendre leurs activités à l'ensemble des pays participant au marché commun. De plus, la bonne santé du transport aérien, maritime et routier au sein de l'ASEAN favorisera le développement de l'assurance et l'éclosion de nouveaux produits. La concurrence qui s'établira pourra néanmoins mettre en difficulté les assureurs vietnamiens qui restent plus fragiles que leurs puissants concurrents étrangers. Le Vietnam n'est que le septième marché de l'ASEAN en termes d'assurance.



Algérie

Alliance Assurances maintient sa politique de versement de dividendes élevés

Alliances Assurances a réalisé un chiffre d'affaires de 4,43 milliards DZD (41 millions USD) en 2015 contre 4,42 milliards DZD (50 millions USD) un an auparavant. Malgré un environnement économique difficile, le bénéfice de la société est resté stable à 363 millions DZD (3,4 millions USD). L'assureur a néanmoins opté pour la distribution de 56% de son résultat net. Cette politique s'est traduite par le versement d'un dividende de 35 DZD (0,33 USD) par action. Le rendement du titre s'établit donc à 7% pour un cours moyen de l'action de 500 DZD (4,7 USD).

Maroc

Les agriculteurs sinistrés dédommagés par la Mamda

Les agriculteurs ayant souscrit une police d'assurance contre la sécheresse ont commencé à être indemnisés. Les paiements portent sur les dommages subis au cours des derniers épisodes de sécheresse comptabilisés au titre de la saison 2015/2016. Les paysans concernés par la première tranche de paiement sont ceux ayant perdu l'intégralité de leurs récoltes. Le taux d'indemnisation avoisine la valeur des récoltes perdues. Des compensations sont obtenues si les pertes affectent 51% des rendements. La prime d'assurance est de 18 MAD (1,8 USD) par hectare. Les zones les plus sinistrées récupéreront 900 MAD (92 USD) par hectare. Les experts s'attaquent maintenant à l'évaluation des surfaces les moins affectées. Les paysans ayant souscrit des assurances multirisques recevront un montant global d'indemnisation de 1,1 milliard MAD (112,5 millions USD).

Les intermédiaires ne respectent pas la législation concernant le paiement des primes automobile

L'Autorité de Contrôle des Assurances et de la Prévoyance Sociale (ACAPS) a interdit aux intermédiaires d'accorder des facilités de paiement aux assurés automobile. Malgré cette directive du 1^{er} avril 2016, agents et courtiers continuent de faire

crédit à leurs clients et négocient le reversement des primes avec les assureurs. La loi n'accorde que 15 jours aux intermédiaires pour transférer aux assureurs les primes collectées. Dans les faits, cette règle n'est pas respectée, entre 40% à 50% des primes ne sont pas encaissées par les assureurs en fin d'année. Le montant des arriérés s'élève à près de 7 milliards MAD (716 millions USD) sur l'ensemble des branches. L'ACAPS va publier une nouvelle directive aux dispositions plus contraignantes.

Tunisie

La STAR renouvèle son partenariat avec le Festival International de Carthage

La Société Tunisienne d'Assurance et de Réassurance (STAR) sera de nouveau l'assureur officiel du Festival International de Carthage lors de sa 52^{ème} session qui se déroulera cet été. Le 13 juin dernier les deux parties ont signé l'accord de partenariat les liant. La STAR est le sponsor de diverses manifestations culturelles en Tunisie dont les Journées Cinématographiques de Carthage. La compagnie d'assurance profite de l'aura de ces événements pour conforter son image. Au cours des quatre dernières années, la STAR a connu une progression de 102,6% de son chiffre d'affaires. Sa part de marché actuelle est de 18,5%.

L'Etat vient au secours des agriculteurs sinistrés

L'Etat s'engage à indemniser les agriculteurs victimes des événements climatiques subis au cours des mois de mars et de mai 2016. A ce titre, une somme de 16,4 millions TND (7,5 millions USD) leur sera reversée. Dans l'attente de la création d'un pool d'assurance spécifique, le gouvernement continuera de supporter les paysans en cas de catastrophes naturelles.





MOYEN ORIENT

Arabie Saoudite

Une période de grâce est accordée aux assureurs déficitaires

L'agence monétaire d'Arabie Saoudite (SAMA) a demandé aux assureurs dont les pertes cumulées excèdent 50% du capital de présenter un plan de restructuration dans un délai de 12 mois. Cette période de grâce constitue une ultime chance de redressement des sociétés. Selon un rapport de 2015 publié par Albilad Capital, dix sociétés d'assurance détenaient un ratio de fonds propres sur capital supérieur à un au 31 décembre 2015. À l'inverse, 22 d'entre elles ont publié un ratio inférieur à 1. Ces chiffres montrent que deux tiers des assureurs du marché subissent de lourdes pertes. Cinq compagnies ont même un ratio inférieur à 0,5. En 2015, 14 assureurs ont affiché des pertes alors que 19 présentaient des bénéfices.

Les assureurs santé ont dégagé des bénéfices en 2015

Le secteur de l'assurance santé a dégagé un bénéfice de 801 millions SAR (213,6 millions USD). En 2015, les primes émises dans ce segment ont atteint 19 milliards SAR (5,1 milliards USD) ce qui en fait la branche la plus importante avec une part de marché de 52%. Au cours de l'exercice écoulé, près de 10,8 millions d'employés détenaient une police santé souscrite auprès des vingt-six assureurs actifs dans la branche. La population assurée compte 7,59 millions d'étrangers et 3,2 millions de Saoudiens.

Emirats arabes unis

Assurance auto : obligation d'assurer les clients sans discrimination

Suite aux nombreuses difficultés rencontrées par les jeunes conducteurs pour assurer leur véhicule, le ministère de l'économie a réaffirmé l'obligation faite aux assureurs de délivrer une police d'assurance responsabilité civile automobile à tous les clients sans discrimination d'âge, de sexe ou d'expérience. Le Sultan Bin Saeed Al Masour, Ministre de l'économie, a tout de même ajouté que des refus sont autorisés dans le cas de conducteurs ne respectant pas le code de la route et détenant un long historique de sinistres. Les assureurs rejettent régulièrement les conducteurs de moins de 25 ans ou leur proposent des tarifs exorbitants. Un dépôt de plainte auprès des autorités est alors possible.

Extension du délai d'entrée en vigueur de l'assurance santé obligatoire

Les entreprises qui n'ont pas souscrit d'assurance santé pour leurs employés et leurs familles avant le 30 juin ne subiront pas de pénalités. Les autorités de tutelle de Dubaï leur ont accordé six mois supplémentaires pour se mettre en conformité avec la nouvelle loi. L'assurance santé a été rendue obligatoire dans l'ensemble de l'émirat de Dubaï. Aujourd'hui près de 95% des résidents sont couverts. Le plan d'application est dans sa troisième phase. Cette dernière étape concerne l'entrée dans le programme des entreprises employant jusqu'à 100 personnes, le personnel domestique et les familles des employés.

Un institut des assurances va voir le jour

Sultan Bin Saeed Al Mansouri, ministre de l'économie émiratie, a annoncé la mise en place d'un institut d'assurance en collaboration avec les autorités de tutelle. Des négociations sont en cours avec le Chartered Insurance Institute, l'organisation de formation britannique dans le domaine de l'assurance. La certification des programmes fait partie du menu des discussions. Les premiers cours devraient débuter durant la seconde moitié de l'année. Les autorités veulent créer des structures académiques afin de former des nationaux.

Un nouveau comparateur d'assurance est disponible sur Internet

La société Souqalmal a lancé son nouveau comparateur d'assurance au début du mois de Ramadan, période qui coïncide traditionnellement avec la hausse des ventes de voitures et des polices d'assurance. La plateforme récemment inaugurée permet de comparer les prix et les conditions des polices d'assurance automobile en moins de 60 secondes. Elle autorise également l'émission de polices en moins de 60 minutes. Souqalmal met à disposition des clients une hotline ouverte sept jours sur sept. Selon une récente étude, 44,8% des assurés accordent une grande importance à la localisation des lieux de réparation des véhicules, tandis que 20% citent le prix comme principal critère de choix de leur assurance.





MOYEN ORIENT

Oman

Excellentes performances de l'assurance Takaful

Selon les données publiées par les autorités de contrôle des assurances, le chiffre d'affaires réalisé par les assureurs Takaful a bondi de 64% à 39 millions OMR (101,6 millions USD) en 2015. Cette performance a été obtenue malgré le ralentissement économique et la chute des prix du pétrole. Deux acteurs se partagent ce marché : Al Madina Takaful et Takaful Oman Insurance. Sur les 442 millions OMR (1,15 milliard USD) de primes brutes publiées par l'ensemble des assureurs, la part de marché de l'assurance islamique est de 9%. Le succès d'Al Madina Takaful et de Takaful Oman Insurance réside dans leur approche client. Les deux sociétés ont su gagner la confiance des assurés en offrant des services de qualité à des prix compétitifs.

Les autorités publient l'encyclopédie de l'assurance et des marchés financiers

L'Autorité des Marchés Financiers (CMA) qui exerce le pouvoir de contrôle sur le secteur a publié une encyclopédie de l'assurance et des marchés financiers en quatre volumes. Cette encyclopédie regroupe l'ensemble des lois, décrets, circulaires et amendements rédigés depuis 2006. Les recueils qui réunissent l'intégralité des lois en vigueur dans les domaines de l'assurance et de la finance, rencontrent un vif succès auprès des professionnels du marché et des étudiants.

Qatar

L'assurance incendie domine le marché

Selon une étude de Timetric, l'assurance incendie générera un volume de primes de 6,4 milliards QAR (1,8 milliard USD) d'ici 2019 au Qatar. Ce chiffre conforte la position dominante de cette branche au sein de l'assurance non vie. Entre 2009 et 2014, le montant des souscriptions incendie est passé de 1,8 milliard QAR (495 millions USD) à 4,3 milliards QAR (1,2 milliard USD). La progression anticipée pour les années à venir est soutenue par les investissements dans les projets de construction, notamment ceux initiés par le gouvernement dans le domaine des infrastructures. Pour diversifier l'économie du pays, 150 milliards USD seront investis par l'Etat dans des projets de construction hors énergie. La coupe du monde de football de 2022 représente également un important vecteur de croissance.




AVENI-RE

Siège social : immeuble C.R.R.A.E - U.E.M.O.A.
Abidjan Plateau 01 BP 2865 Abidjan 01
Côte d'Ivoire Tél. : (225) 20 21 90 15 / 20 30 13 70
Fax : (225) 20 21 90 20 / 20 30 13 74
Site web : www.aveni-re-ci.com
E-mail : info@aveni-re.com

LE REASSUREUR DE PROXIMITE



Allemagne

Restructuration en cours chez l'assureur Ergo

L'assureur allemand Ergo a mis sur pied un programme de restructuration. Le plan prévoit la réduction de 13% des effectifs en Allemagne d'ici 2020, ce qui représente 1 835 suppressions d'emplois. La filiale de Munich Re précise que les postes liés à la vente seront principalement concernés par cette politique. Ergo compte réduire ses coûts de 280 millions EUR (317 millions USD) à l'horizon 2020 et renouer avec les bénéfices dès 2017. En 2015, l'assureur a affiché une perte de 227 millions EUR (303 millions USD). Il créera en 2017 une société d'assurance sur Internet, ce qui devrait l'aider à atteindre ses objectifs.

France

Axa présente ses objectifs pour l'horizon 2020

La stratégie 2016-2020 du groupe Axa a été présentée le 21 juin 2016 par le directeur général Thomas Buberl. Le nouveau plan est axé sur la poursuite de la transformation des activités du groupe. Il privilégie notamment l'assurance des entreprises, les produits d'épargne et l'Asie. L'environnement de taux bas exerce une influence capitale sur les hypothèses de développement de l'assureur pour la période à venir. La croissance annuelle moyenne du résultat opérationnel par action a été fixée dans une fourchette comprise entre 3% et 7%. La rentabilité des capitaux propres est attendue entre 12% et 14% tandis que le cash-flow opérationnel disponible cumulé entre 2016 et 2020 doit être compris entre 28 et 32 milliards EUR (31,1 et 35,5 milliards USD). Le ratio de Solvabilité II minimum espéré est de 170%. Enfin, le groupe compte réaliser 2,1 milliards EUR (2,3 milliards USD) d'économie avant impôts d'ici 2020.

Suisse

Les assureurs sont en grand danger selon EY

Les estimations de croissance publiées par les assureurs suisses sont optimistes. Pourtant, le cabinet de consulting EY a dressé un tableau sombre des perspectives d'avenir des assureurs helvètes. Ce dernier estime que 45% d'entre eux sont voués à disparaître d'ici 2030, voire 70% si un ensemble de facteurs défavorables se conjuguent. EY soutient que les opportunités de croissance restent limitées et que la contraction des volumes de prime est possible. Le Franc fort, la baisse du pouvoir d'achat des ménages estimée à 0,1% d'ici 2018, le recul démographique et l'environnement politique et réglementaire plus contraignant sous Solvabilité II

joueront en défaveur des assureurs. De plus, la concurrence provenant des sociétés d'assurance utilisant les nouvelles technologies sera rude. Un grand nombre d'assureurs disparaîtra donc à moins qu'ils ne fusionnent ou ne concluent des partenariats.

Royaume-Uni

La menace sur les installations nucléaires est sous-estimée

Selon la Nuclear Free Local Authorities (NFLA), les organismes britanniques sous-estiment le risque introduit par les nouvelles possibilités d'attaques des installations nucléaires du pays. Les menaces potentielles mises en évidence concernent les drones, les attaques cybers, les interceptions de données sensibles et les missiles. L'étude publiée fait ressortir les vulnérabilités et suggère que les ajustements nécessaires soient effectués rapidement. Elle préconise aussi la mise en place d'approches similaires à celles qui ont été retenues par la France et les Pays Bas en cas de crise. A la suite des récentes attaques parisiennes, ces deux pays ont en effet procédé à la distribution de tablettes d'iode aux populations les plus exposées. La NFLA rappelle que des systèmes passifs et actifs de défense sont également nécessaires autour des installations fixes et le transport de matières radioactives.

Turquie

Le Lloyd's n'exclut pas une présence en Turquie

Le consul général de Grande-Bretagne en Turquie a annoncé, lors d'une conférence de presse à Istanbul, que l'installation d'un bureau du Lloyd's dans la capitale aiderait la Turquie à gagner de l'importance en tant que centre financier international. Cette annonce a été faite afin d'inciter les autorités locales à faciliter l'installation du Lloyd's dans le pays. Le spécialiste de l'assurance et de la réassurance a réalisé en 2015 des bénéfices de 2,1 milliards GBP (3,1 milliards USD) pour un montant de primes brutes de 26,7 milliards GBP (39,5 milliards USD), en progression de 6% sur un an.



Zambie 2014

Chiffre d'affaires par compagnie non vie 2013-2014

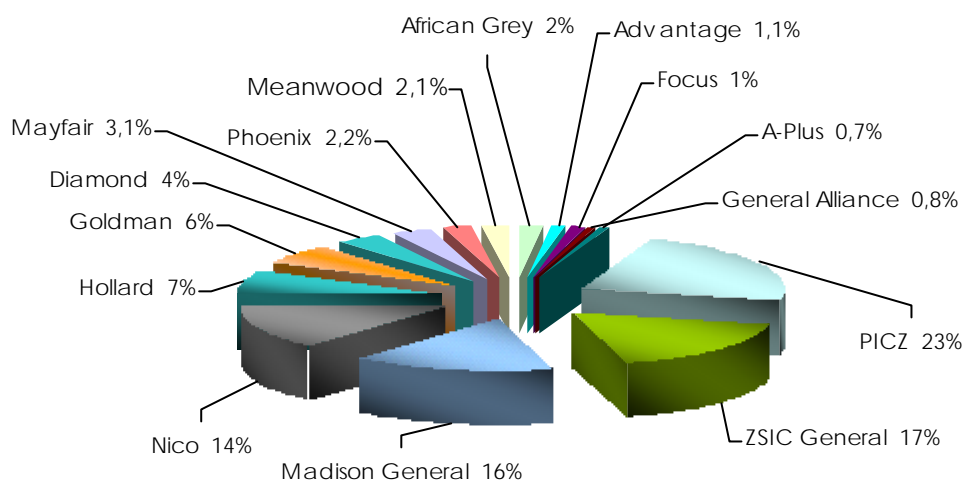
Chiffres en USD

	2013	2014 ⁽¹⁾	Parts de marché 2014	Evolution 2013-2014
Professional Insurance Corporation Zambia (PICZ)	48 499 415	44 054 079	23%	-7,6%
ZSIC General	32 295 716	32 561 711	17%	3,2%
Madison General	42 754 550	30 646 316	16%	-26,5%
Nico	19 962 468	26 815 527	14%	38,2%
Hollard Insurance	10 286 927	13 407 763	7%	30,3%
Goldman	13 160 025	11 492 369	6%	-6,9%
Diamond	10 005 088	7 661 579	4%	-23,4%
Mayfair	4 327 286	5 937 724	3,1%	23,9%
Phoenix	4 986 699	4 213 869	2,2%	-15,5%
Meanwood	2 694 089	4 022 329	2,1%	28%
African Grey	2 559 887	3 830 790	2%	27,2%
Advantage	2 405 000	2 106 934	1,1%	3,5%
Focus	757 869	1 915 395	1%	26,4%
General Alliance	528 893	1 532 316	0,8%	44,9%
A-Plus	790 529	1 340 775	0,7%	-27,3%
Total compagnies non vie	196 014 441	191 539 476	100%	-2,3%

Taux de change au 31/12/2013: 1 ZMW = 0,18196 USD; au 31/12/2014: 1 ZMW = 0,15754 USD

⁽¹⁾ Estimations Atlas

Chiffre d'affaires par compagnie non vie en 2014





Chiffre d'affaires par compagnie vie 2013-2014

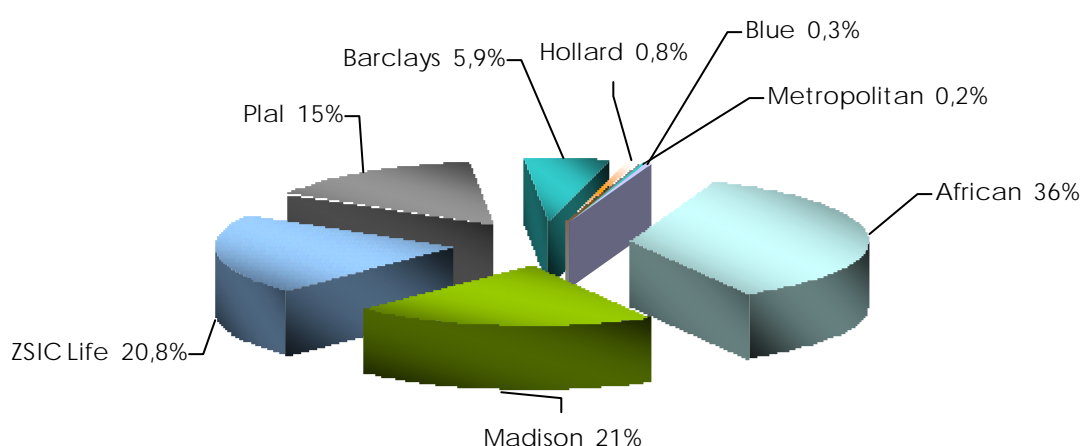
Chiffres en USD

	2013	2014 ⁽¹⁾	Parts de marché 2014	Evolution 2013-2014
African	27 276 666	35 152 924	36%	28,9%
Madison	20 820 072	20 505 873	21%	-1,5%
ZSIC Life	16 975 594	20 310 578	20,8%	19,1%
Professional Life Insurance (PLAL)	9 358 875	14 647 052	15%	54,4%
Barclays	5 554 606	5 761 174	5,9%	5,5%
Hollard	852 059	781 176	0,8%	14,6%
Blue	821 407	292 941	0,3%	5,5%
Metropolitan	277 649	195 294	0,2%	-76,2%
Total compagnies vie	81 936 928	97 647 012	100%	19,2%

Taux de change au 31/12/2013: 1 ZMW = 0,18196 USD; au 31/12/2014: 1 ZMW= 0,15754 USD

⁽¹⁾ Estimations Atlas

Chiffre d'affaires par compagnie vie en 2014





Chiffre d'affaires par branche non vie 2013-2014

Chiffres en USD

	2013	2014 ⁽¹⁾	Parts de marché 2014
Automobile	78 405 776	82 361 974	43%
Dommages aux biens	52 923 899	49 800 264	26%
Engineering	13 721 011	19 153 948	10%
Accident	29 402 166	17 238 553	9%
Transport	7 840 578	8 044 658	4,2%
Risques divers	7 840 578	7 661 579	4%
Responsabilité civile	3 920 289	3 830 789	2%
Garantie	1 960 144	3 447 711	1,8%
Total non vie	196 014 441	191 539 476	100%

Taux de change au 31/12/2013: 1 ZMW = 0,18196 USD; au 31/12/2014: 1 ZMW= 0,15754 USD

⁽¹⁾ Estimations Atlas

Chiffre d'affaires par branche vie 2013-2014

Chiffres en USD

	2013	2014 ⁽¹⁾	Parts de marché 2014
Assurances individuelles et collectives	54 897 742	68 352 908	70%
Fonds ⁽²⁾	17 042 881	15 428 228	15,8%
Maladie	9 832 431	13 670 582	14%
Invalidité	163 874	195 294	0,2%
Total vie	81 936 928	97 647 012	100%

Taux de change au 31/12/2013: 1 ZMW = 0,18196 USD; au 31/12/2014: 1 ZMW= 0,15754 USD

⁽¹⁾ Estimations Atlas ⁽²⁾ comprend les polices en unités de compte

Source: PIA (Pension and Insurance Authority)



Singapour

6^{ème} Sommet de l'assurance vie en Asie

Les 11 et 12 juillet 2016, hôtel Mandarin Orchard, Singapour

Thème: «Réinventer l'assurance vie à la veille d'une nouvelle ère»

Tél: +65 6372 3178

Fax : +65 6224 1091

Email: michelle@asiainsurancereview.com

Site web: www.asiainsurancereview.com/airlife2016

Monte - Carlo

Les Rendez-vous de Septembre

Du 10 au 15 septembre 2016, Monte - Carlo

Tél: (+377) 92 16 60 53 /52/68

Email: rvs-registrations@rvs-monte-carlo.com

Site web: www.rvs-monte-carlo.com

Emirats arabes unis

10^{ème} Conférence sur l'assurance maladie au Moyen Orient

Les 2 et 3 octobre 2016, Dubaï, Emirats arabes unis.

Tél: +65 6372 3185

Email: may@meinsurancereview.com

Sénégal

21^{ème} Forum de la réassurance africaine

Du 2 au 4 octobre 2016, Dakar, Sénégal

Site web: www.african-insurance.org



CICA-RE

Compagnie Commune de Réassurance des Etats Membres de la CIMA

Rating GCR : National (zone CIMA) AA
International BB+

- ◆ Souscription toutes branches
- ◆ Rétrocessions et échanges avec les partenaires d'Afrique, d'Asie et du Moyen-Orient
- ◆ Assistance technique aux cédantes

Un réassureur qui rassure

CICA-RE

07 BP 12410

Lomé-Nyékouakpoè-TOGO

Téléphone +228 22 23 62 62

+228 22 23 62 65

+228 22 23 62 69

Facsimile : +228 22 61 35 94

+228 22 61 35 95

E-mail: cica-re@cica-re.com

Web site : www.cica-re.com



Bureau Régional Afrique Centrale

BP 1176 Douala Bonanjo - CAMEROUN

Telephone : (237) 233 42 34 37

Fax : (237) 233 42 34 23

E-mail: cicaredouala@cica-re.com

Bureau Régional Afrique de l'Ouest

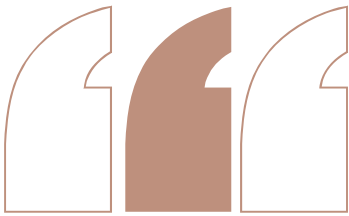
BP 08 BP 1400 Abidjan 08

CÔTE D'IVOIRE

Telephone : (225) 22 48 27 30

Fax : (225) 22 44 36 50

E-mail: cicareabidjan@cica-re.com



Afrique du Sud

Sanlam

Changement dans le comité exécutif du groupe. Kobus Möller se retire de son poste de directeur financier. Il sera remplacé à compter du 1^{er} octobre 2016 par Heinie Werth, actuel directeur exécutif (CEO) de Sanlam Emerging Markets (SEM). C'est Junior John Ngulube qui succèdera à H. Werth et occupera les fonctions de CEO de SEM.

Liban

Arab Re

Sarah Ariss, souscriptrice non vie au sein de la division technique, quitte le réassureur libanais.

Maurice

Phoenix of East Africa Assurance Company (PEAL)

Ashraf Musbally a été promu au poste de directeur général de Phoenix of East Africa Assurance Company, filiale de Mauritius Union. A. Musbally qui compte plus de 20 ans d'expérience au sein de PEAL occupait, depuis 2014, le poste de responsable de la division assurance dommages au sein de Mauritius Union.

Suisse

Swiss Re

Nomination à compter du 1^{er} juillet 2016 de Steve Arora à la tête de la division responsabilité civile de Swiss Re à Zurich. S. Arora qui travaille au sein du groupe depuis 17 ans, était responsable de la filiale japonaise. Suite à cette promotion, S. Arora intégrera le comité exécutif de la division Réassurance.

**Encore plus
proche de vous,
toujours plus digne
de votre confiance.**

Bénin - Cameroun - Congo -
Côte d'Ivoire - Gabon - Ghana
Guinée - Guinée Bissau - Mali
Sénégal - Togo - Nigeria

NSIA Participations S.A.
Immeuble Manzi, Rue A. 43 Plateau, 01 BP 1393 Abidjan 01
Tél : (225) 20 31 75 80, Fax : 20 31 75 81
Email : nsiaparticipations@groupensia.com
Site web : www.groupensia.com

NSIA
le vrai visage de l'assurance et de la banque