

L'EVOLUTION DES COTISATIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE ET HABITATION

- Janvier 2011 -

Résumé

Plusieurs entreprises d'assurance ont annoncé en fin d'année 2010 une augmentation de leurs tarifs d'assurances automobile et habitation.

La Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie a demandé à la Direction générale du Trésor (DG Trésor) et à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), d'expertiser ces hausses de tarifs au regard de l'évolution des charges du secteur. Le présent document présente les conclusions de cet examen.

Entre début 2000 et fin 2010, l'indice de prix de l'assurance automobile a progressé de 10%, soit environ deux fois moins que l'indice global des prix à la consommation. Ces tarifs ont connu une phase d'inflation nulle ou très modérée de 2000 à 2004, une baisse de 2005 à 2008 résultant d'une baisse sensible de la sinistralité, puis une nouvelle hausse depuis 2009, notamment +5 % depuis le 1^{er} semestre 2010. En janvier 2010, l'indice des prix a retrouvé son niveau de décembre 2004.

Les tarifs de l'assurance MRH suivent quant à eux une progression régulière, deux fois plus rapide que l'indice global des prix. Après un ralentissement entre mi-2006 et fin 2009, un net ressaut a été observé au cours du 1^{er} semestre 2010.

L'équilibre entre produits et charges des assurances explique une bonne partie de ces évolutions tarifaires. Depuis 2000, le secteur de l'assurance automobile n'a connu que deux années (2004 et 2006) où les primes étaient supérieures ou égales aux charges de sinistres et aux frais de commercialisation et de gestion. Pour le secteur de l'assurance habitation (dommages aux biens des particuliers), l'évolution a été plus variable, avec des années négatives et positives, jusqu'en 2007. L'activité présente en cumulé un résultat légèrement négatif sur les années 2000 à 2009. Dans les deux secteurs, l'équilibre n'a été atteint que grâce aux produits financiers jusqu'en 2007. Depuis lors, le retournement des marchés financiers, conjugué à une très forte hausse de la charge de sinistres en 2009, a conduit à une dégradation de l'équilibre économique qui devrait se confirmer en 2010, bien que les données annuelles ne soient pas encore disponibles. Les tarifs semblent donc bien suivre l'évolution de la sinistralité, à la baisse comme dans le creux du milieu de la décennie ou à la hausse comme en début et fin de cette période.

En matière d'assurance automobile, la fréquence des sinistres a évolué de manière différenciée : en légère baisse depuis 2007 pour la responsabilité civile, en forte hausse pour les bris de glace, en baisse pour le vol. Les facteurs explicatifs principaux de ces évolutions sont : les mauvaises conditions climatiques (grêle, alternance gel-dégel) ; la baisse de fréquence des accidents corporels graves, toutefois moins marquée à la fin qu'au début de la décennie où elle avait fortement chuté.

Mais parallèlement, une forte augmentation a été constatée pour les coûts moyens des sinistres matériels (les prix de la peinture et des pièces détachées, ou encore le coût de la main

d'œuvre, augmentent de 3 à 5% en 2009, par exemple) et corporels (préjudices non économiques, recours à des tierces personnes pour les accidentés). Ces derniers constituent bien entendu l'essentiel des sinistres les plus lourds : 29 % de la charge des sinistres provient d'accidents impliquant un dommage corporel, alors que ceux-ci ne constituent que 3 % du nombre total d'accidents.

La répartition de la charge des sinistres pour les contrats MRH a connu une évolution majeure en 2009 et 2010 : les événements climatiques importants (tempêtes, orages de grêle) ont conduit à une fréquence et à un coût de sinistre très élevé, entraînant une hausse de la charge liée à la tempête, à la grêle et à la neige de près de 225% entre 2008 et 2010. Dans un contexte de hausse des charges de sinistres, la concurrence doit plus que jamais jouer son rôle, à la fois pour permettre aux assurés de trouver une assurance performante au meilleur prix, et pour limiter les hausses de prix au niveau nécessaire pour équilibrer l'activité et pour répondre aux exigences réglementaires de solvabilité. L'ajustement passé des tarifs à la sinistralité semble indiquer que ces marchés sont largement concurrentiels, ce diagnostic est corroboré par l'observation de leur mode de fonctionnement.

Ce marché se caractérise en effet par une grande diversité :

- de produits : les garanties proposées et les franchises sont variées (sauf en matière de catastrophes naturelles où elles sont fixées par les textes réglementaires) ;
- de canaux de distribution : agents (35%) ou salariés de sociétés d'assurances (35%), courtiers (18%) et « acteurs émergents » comme les réseaux bancaires (10%) ; des regroupements entre acteurs qui n'empêchent pas le maintien de plusieurs enseignes au sein d'un même groupe mais se concentrent sur la maîtrise des charges (achats groupés, conventions avec des réparateurs automobiles, plates-formes communes de gestion de sinistres...) ;
- de moyens de comparaison : outre le recours aux courtiers qui se chargent, moyennant commission, de trouver la meilleure offre dans l'intérêt de leur client, le développement des comparateurs permet aux assurés de trouver rapidement une offre correspondant à leurs besoins.

Les taux de résiliation, variables selon le risque et l'assureur considérés de 2 à 17% par an, révèlent une réelle fluidité du marché, marqué lui-même par une pression concurrentielle forte, tenant tant à la multiplicité des acteurs qu'aux nombreux moyens de comparaison.

A ce titre, il est utile de rappeler aux consommateurs les possibilités dont ils disposent pour profiter des meilleurs tarifs et pour exercer leurs droits (annualité des contrats, possibilités de résiliation, notamment en cas d'application de la loi Chatel de 2005). Parallèlement, les efforts des pouvoirs publics pour renforcer la prévention dans plusieurs domaines (sécurité routière, incendies, aléas climatiques) pourraient influer sur les sinistres dans les années à venir et ainsi limiter la hausse des tarifs.

Sommaire

Introduction.....	7
I- Sur la dernière décennie, les tarifs d'assurance habitation ont connu une hausse régulière et significative tandis que les tarifs d'assurance automobile ont connu une évolution plus inégale, mais au final une hausse très modérée.....	9
I-1 Les tarifs d'assurance automobile ont augmenté en 2010, après 5 ans d'inflation globalement nulle.....	9
I-2 Les tarifs d'assurance habitation ont structurellement augmenté plus fortement que l'inflation sur la dernière décennie.....	11
II- Le ressaut de la charge de sinistres observé en 2009 et son niveau élevé en 2010 ont déséquilibré les secteurs de l'assurance automobile et de l'assurance habitation, caractérisés par de faibles marges.....	15
II-1 Les charges techniques en assurance automobile sont chaque année plus élevées que les primes encaissées ; les produits financiers ont permis de compenser ce déficit de production, en 2009.....	16
II-2 Le secteur des dommages aux biens des particuliers se caractérise, sur la dernière décennie, par des résultats techniques volatils mais au final globalement négatifs.....	19
III- Analyse détaillée de la charge de sinistres.....	23
III-1 Assurance automobile : une fréquence des accidents en baisse, mais un coût moyen en hausse.....	23
III-2 Les contrats MRH sont fortement impactés par le coût de la reconstruction et les conditions climatiques.....	30
IV- La structure et le fonctionnement du marché des assurances automobile et habitation réunissent les conditions d'une concurrence équilibrée.....	35
IV-1 Une demande nécessairement captive	35
IV-2 Une offre très diversifiée permettant l'exercice de la concurrence.....	36
Conclusion	39

Introduction

Plusieurs entreprises d'assurance, parmi les principales, ont annoncé publiquement en fin d'année 2010 une évolution à la hausse de leurs tarifs pour 2011, en matière d'assurances automobile et habitation, qui comptent parmi les couvertures les plus largement diffusées au sein de la population.

Ces entreprises d'assurance ont en particulier communiqué sur le fait qu'il s'agissait d'un ajustement tarifaire rendu nécessaire par une charge de sinistres qui s'est nettement dégradée en 2009 et s'est maintenue à un niveau élevé en 2010, notamment sous l'effet du coût d'indemnisation lié aux catastrophes naturelles de 2009 et 2010 (tempête *Klaus*, tempête *Xynthia*, inondations dans le Var ...).

Afin d'examiner plus finement les facteurs de l'évolution annoncée des tarifs, la Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie a demandé la présente analyse à la Direction générale du Trésor (DG Trésor) et à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

Ce travail a été mené entre le 15 décembre 2010 et le 10 janvier 2011, sur la base de documents analysés par la DG Trésor et d'enquêtes réalisées par la DGCCRF : entre le 20 décembre 2010 et le 7 janvier 2011, les inspecteurs du Service National des Enquêtes (SNE) de la DGCCRF se sont rendus chez huit assureurs qui représentent environ 50% du marché de chacun des risques.

Dans une première partie, le présent document retrace l'évolution sur la dernière décennie des tarifs d'une part en assurance automobile, et d'autre part en assurance habitation. Il fait le point ensuite sur les résultats des branches assurantielles « automobile » et « dommages aux biens des particuliers ». Ces résultats se sont en effet nettement dégradés en 2009, du fait principalement d'une hausse importante de la charge de sinistres. L'analyse des causes de cette hausse figure dans une troisième partie. La quatrième partie aborde le fonctionnement des marchés des assurances automobile et habitation, notamment en matière de distribution et de diversité des produits.

I- Sur la dernière décennie, les tarifs d'assurance habitation ont connu une hausse régulière et significative tandis que les tarifs d'assurance automobile ont connu une évolution plus inégale, mais au final une hausse très modérée.

Plusieurs entreprises d'assurance, parmi les principales, ont annoncé publiquement en fin d'année 2010 une évolution à la hausse de leurs tarifs pour 2011, en matière d'assurances automobile et habitation. Les hausses annoncées s'échelonnent de 2,5% à 4,5% en assurance automobile et de 4,4% à 9% en assurance habitation. Supérieures à l'inflation, ces hausses sont le plus souvent justifiées par les entreprises d'assurance comme un nécessaire ajustement tarifaire à une dérive de la charge de sinistres depuis 2009. Les catastrophes naturelles qui ont sévi sur la France en 2009 et 2010 (tempête *Klaus*, tempête *Xynthia*, inondations dans le Var, orage de grêle dans le Doubs, ...) sont notamment avancées comme motifs d'augmentation de la charge de sinistres.

A cet égard, la hausse en 2011 des tarifs d'assurances automobile et habitation a été évoquée dès le 2^{ème} trimestre 2010, dans divers articles de presse ou lors de l'élaboration des bilans annuels du comité consultatif du secteur financier (CCSF).

I-1 Les tarifs d'assurance automobile ont augmenté en 2010, après 5 ans d'inflation globalement nulle.

L'assurance automobile, pour les particuliers et les entreprises, constitue le premier marché d'assurance non-vie, avec 18 Mrds € environ de chiffre d'affaires. Ce chiffre d'affaires reste remarquablement stable depuis 2005¹ (cf. Graphique 1).

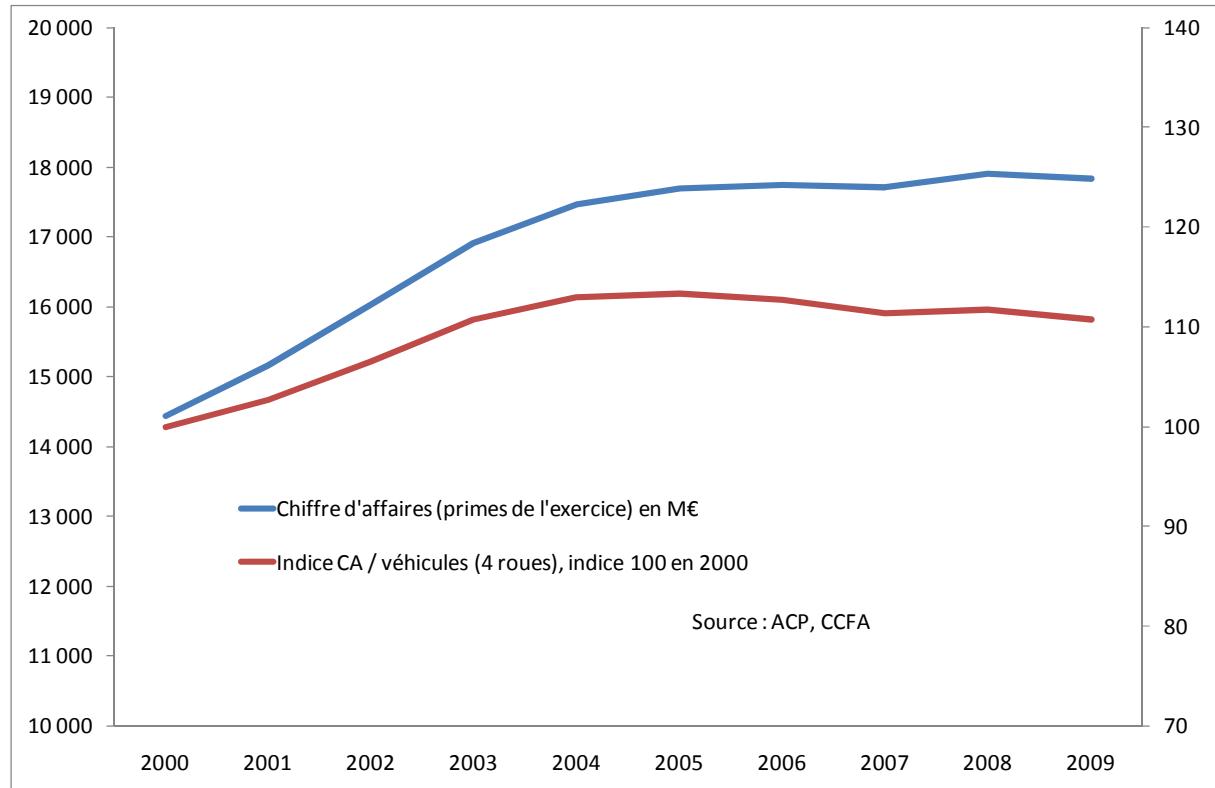
Le montant moyen d'une assurance automobile pour les particuliers est d'environ 400 € hors taxes². Cette assurance peut recouvrir différentes garanties. Seule l'assurance « au tiers », i.e. la garantie de responsabilité civile, est obligatoire en vertu de directives communautaires et de textes nationaux (depuis la loi du 27 février 1958 et l'article L. 211-1 du code des assurances). Le taux de pénétration des garanties facultatives est en progression, ce qui est positif pour les assurés. En 2009, 88% des assurés disposent d'une garantie en cas de bris de glace (contre 85% en 2000) et 62% (contre 55% en 2000) d'une assurance « tous risques »³.

¹ Le nombre total de véhicules assurés est estimé à 44,8 millions en 2009 par les fédérations d'assurance.

² Source : Comité consultatif du secteur financier (septembre 2010).

³ Source : FFSA-GEMA

Graphique 1 : chiffre d'affaires et chiffre d'affaires par véhicule de l'assurance automobile, de 2000 à 2009



Le prix d'une assurance automobile dépend non seulement du nombre des garanties qui y sont incluses, mais également de leur contenu, c'est-à-dire du niveau contractuel de remboursement ou d'indemnisation qu'elles proposent, *via* d'éventuelles exclusions, franchises, plafonds / limites d'indemnisation, valeurs d'indemnisation retenues (valeur à neuf, valeur vénale ou valeur majorée)...

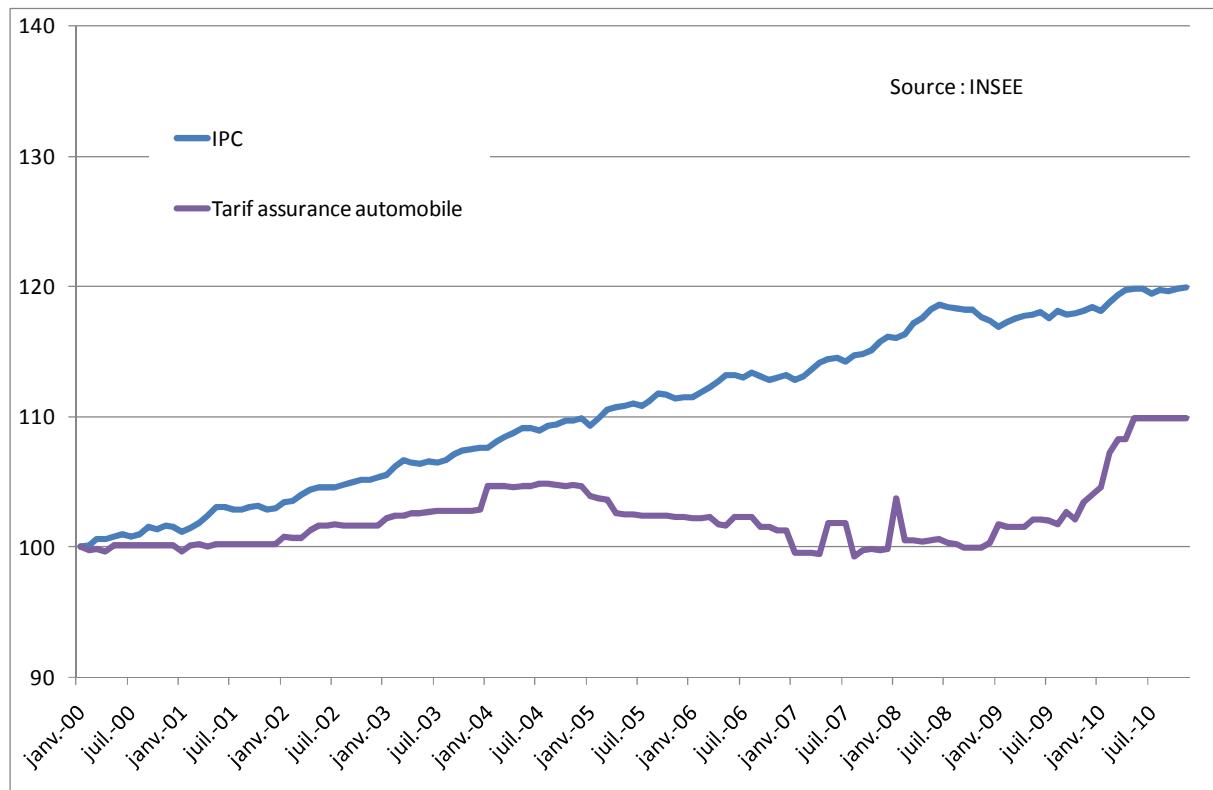
L'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) publie des indices de prix qui tiennent compte de la qualité des produits. Ainsi, l'indice des prix de l'assurance automobile de l'INSEE cherche à corriger l'accroissement observé des prix d'éventuelles variations en matière de garanties.

Entre début 2000 et fin 2010, l'indice de prix de l'assurance automobile a progressé de 10%, alors que l'indice global des prix à la consommation a sur la même période augmenté de 20% (cf. graphique 2). Les tarifs de l'assurance automobile ont connu une phase d'inflation nulle ou très modérée de 2000 à 2004. Ils ont ensuite baissé de 2005 à 2008 : la très grande majorité des entreprises d'assurance a en effet répercuté dès 2005 dans leur politique tarifaire la nette amélioration constatée en matière d'accidentalité routière⁴. Les tarifs de l'assurance automobile augmentent de nouveau en 2009 de manière relativement modérée, si bien que l'indice de prix de l'assurance automobile a retrouvé en janvier 2010 son niveau de décembre 2004. La hausse des tarifs, de l'ordre de 5%, a été nettement plus marquée lors des

⁴ En 2005, les baisses de tarifs par rapport à 2004 se sont échelonnées entre 2,5% et 3,5% (source : CCSF).

renouvellements de contrats au 1^{er} semestre 2010 ; l'indice INSEE restant ensuite stable depuis mai 2010.

Graphique 2 : évolution de l'indice de prix de l'assurance automobile de 2000 à 2009

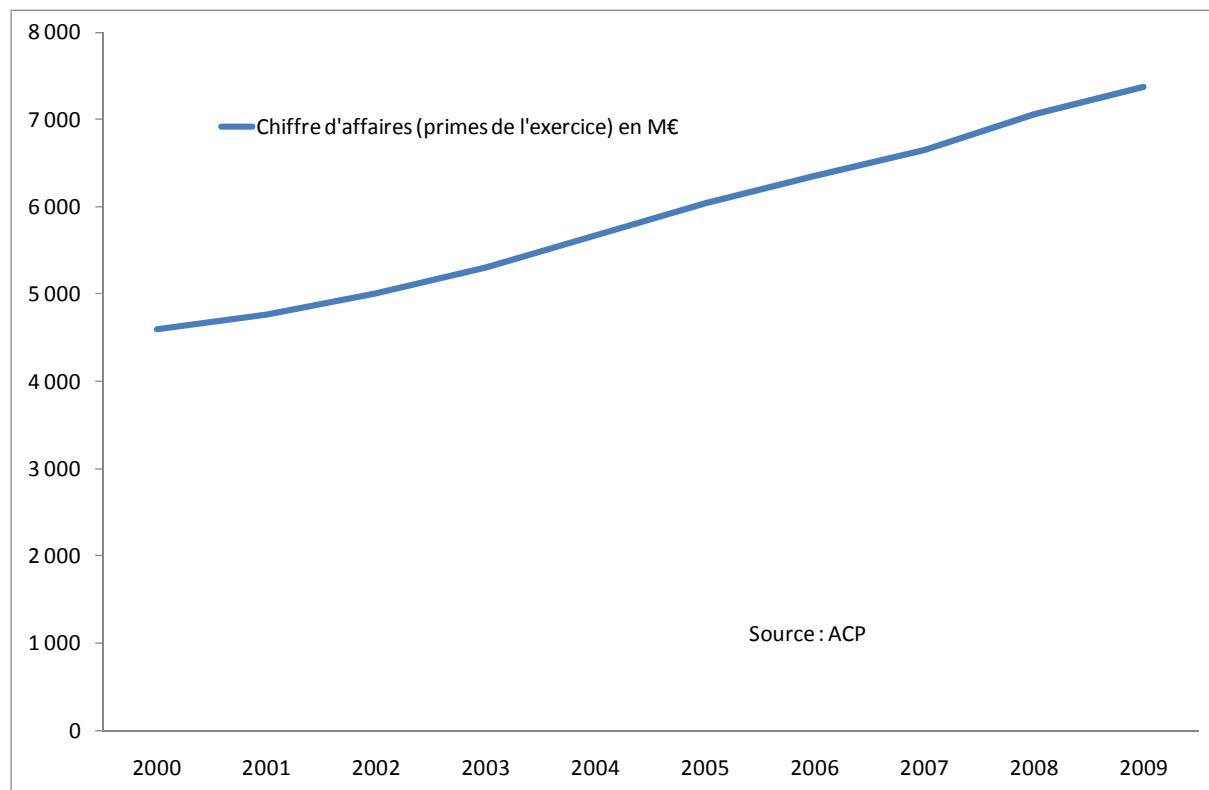


I-2 Les tarifs d'assurance habitation ont structurellement augmenté plus fortement que l'inflation sur la dernière décennie.

Le chiffre d'affaires généré par les contrats multirisques habitation (MRH) s'élève à environ 7,5 Mds €. Il est en progression constante depuis 2000. Le parc immobilier résidentiel a crû de 12,5% sur la même période, passant de 29,6 à 33,3 millions de logements⁵ (cf. graphique 3).

⁵ Source : INSEE (France, portrait social - édition 2010).

Graphique 3 : chiffre d'affaires de l'assurance dommages aux biens de 2000 à 2009



Le montant moyen d'une assurance MRH était en 2009 d'environ 230 € hors taxes⁶. Cette assurance peut être exigée de l'occupant par le prêteur en cas d'accession à la propriété ou par le propriétaire en cas de location⁷, mais ne revêt pas de caractère obligatoire hors ces cas. Elle recouvre de nombreuses garanties : d'une part, les garanties de dommages aux biens (vol, incendie, explosion, dégât des eaux, bris de glace, intempérie, catastrophe naturelle...) et, d'autre part, les garanties de responsabilité civile (pour les risques liés au logement, mais également pour les autres risques liés à la vie privée de l'assuré et de sa famille) ; une grande partie de ces garanties est automatiquement incluse dès lors que l'assuré souscrit une MRH. D'autres garanties peuvent être proposées en option, comme la protection juridique ou l'assistance à domicile.

Hors la garantie contre les catastrophes naturelles⁸, le prix moyen d'un contrat MRH était de 210 € hors taxes en 2009, l'estimation 2010 étant de 219 € hors taxes. De 2000 à 2010, les

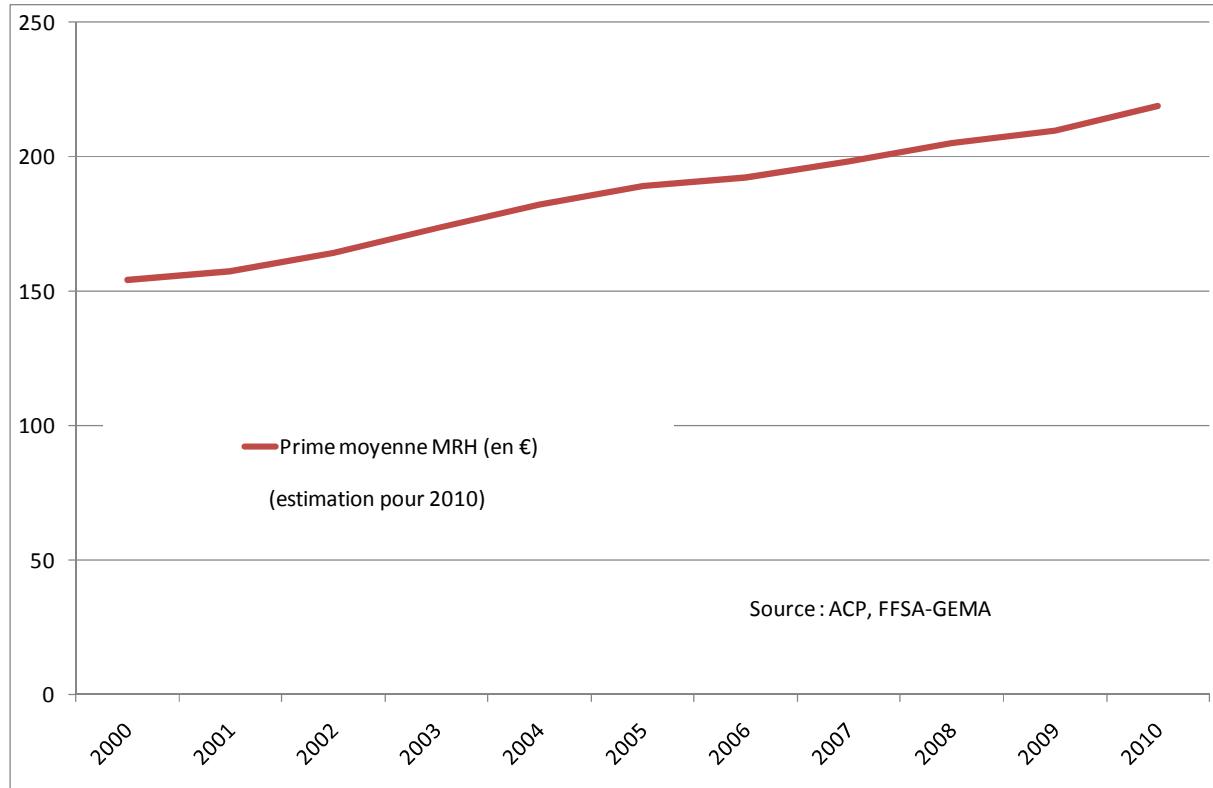
⁶ Source : FFSA-GEMA

⁷ L'article 7g de la loi du 6 juillet 1989 oblige le locataire d'un local d'habitation ou mixte de s'assurer contre les risques dont il doit répondre en sa qualité et d'en justifier lors de la remise des clés puis, chaque année, à la demande du bailleur.

⁸ Cette garantie, obligatoire dès lors que le contrat contient une garantie de dommages d'un bien situé en France, est couverte par une surprime de 12% de la cotisation MRH. Ce taux est fixé par voie réglementaire dans la mesure où le dispositif d'indemnisation des catastrophes naturelles est conçu par les pouvoirs publics pour permettre la couverture des risques inassurables dans le cadre d'un dispositif reposant sur la solidarité nationale et ce, quelle soit l'exposition au risque auquel le logement est soumis.

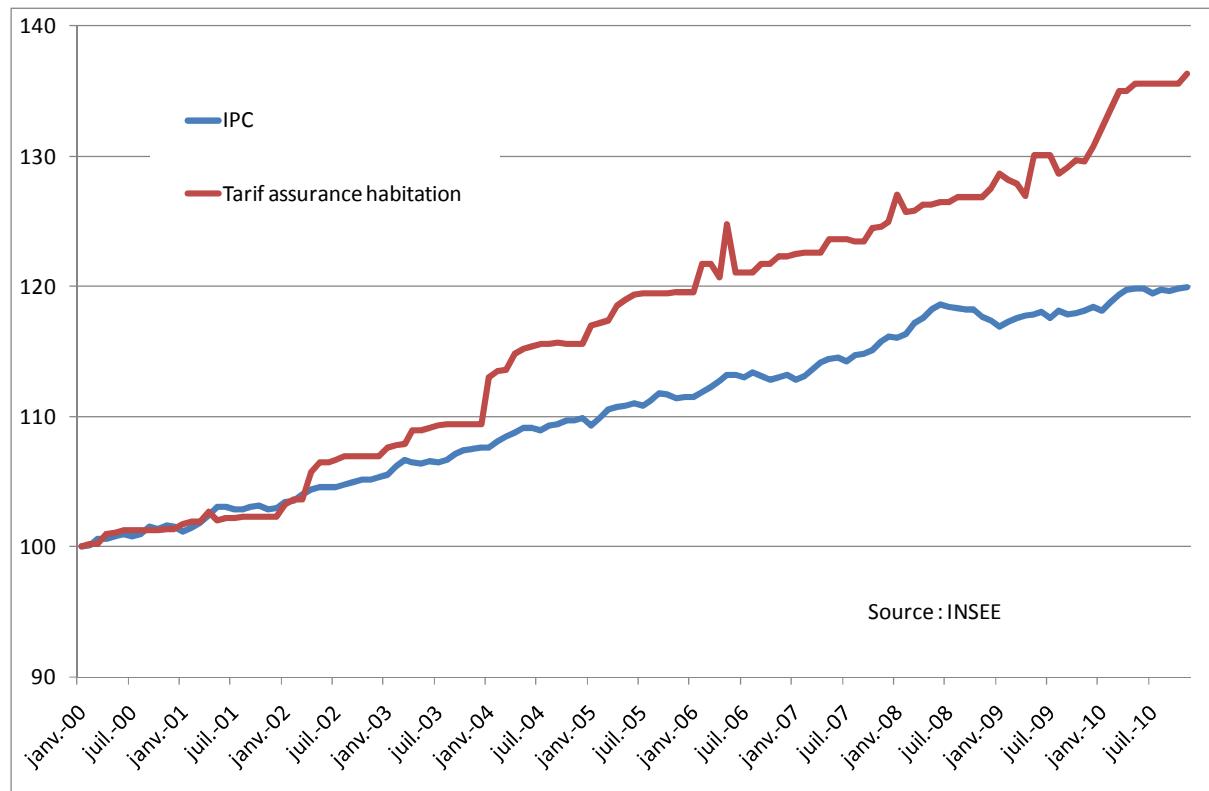
hausses annuelles du prix moyen d'un contrat MRH se sont échelonnées entre +3 € et +9 € (cf. graphique 4).

Graphique 4 : coût moyen annuel d'un contrat MRH de 2000 à 2010



Le prix d'une assurance MRH, à l'instar de celui d'une assurance automobile, dépend du niveau contractuel de remboursement ou d'indemnisation qu'elles proposent *via* d'éventuelles exclusions, franchises, plafonds / limites d'indemnisation, valeurs d'indemnisation retenues... Là encore, l'indice INSEE tient compte de ces évolutions.

Graphique 5 : évolution de l'indice de prix de l'assurance habitation de 2000 à 2009



Entre début 2000 et fin 2010, l'indice de prix de l'assurance habitation a progressé de 37%, alors que l'indice global des prix à la consommation a augmenté de 20% (cf. graphique 5). Les tarifs de l'assurance habitation ont progressé comme l'inflation générale de janvier 2000 à mars 2002. Depuis, leur progression est, de manière structurelle, plus forte que celle de l'inflation générale. Ils ont ainsi augmenté 2,6 fois plus vite entre avril 2002 et janvier 2004, puis 1,9 fois plus vite depuis février 2004, avec toutefois un ralentissement entre mi-2006 et fin 2009. Un net ressaut a été observé au cours du 1^{er} semestre 2010.

* * *

L'indice de prix de l'assurance automobile a crû deux fois moins vite que l'indice global des prix à la consommation depuis 2000. Les prix de l'assurance automobile présentent par ailleurs une plus grande variabilité avec des périodes de baisse.

Les tarifs de l'assurance MRH suivent une progression régulière, deux fois plus rapide que l'inflation.

Parallèlement, la forte concurrence au sein des différents segments a limité, notamment au cours de ces dernières années, les marges de manœuvre des opérateurs. Les déclarations recueillies par la DGCCRF lors de l'enquête ont mis en avant une pression concurrentielle plus forte pour le risque automobile que pour la MRH.

II- Le ressaut de la charge de sinistres observé en 2009 et son niveau élevé en 2010 ont déséquilibré les secteurs de l'assurance automobile et de l'assurance habitation, caractérisés par de faibles marges.

Le secteur de l'assurance se distingue des autres secteurs d'activité économique par un « cycle de production inversé » : les entreprises d'assurance encaissent des primes ou cotisations d'assurance qui permettent, outre le paiement des dépenses de commercialisation et des frais de gestion, la couverture des exigences de solvabilité et la rémunération des actionnaires et des créanciers, de servir les indemnités auxquelles les garanties ouvrent droit après le paiement de la prime, en cas de sinistre.

Le secteur de l'assurance est par ailleurs structuré en branches, définies au niveau communautaire et à l'article R.321-1 du code des assurances. Pour pouvoir commercialiser des garanties relevant d'une branche donnée (qui correspondent soit à des risques, soit à la nature des choses assurées), une entreprise d'assurance doit obtenir l'agrément correspondant. Elle doit ensuite fournir chaque année à l'Autorité de contrôle prudentiel (ACP) un certain nombre d'informations comptables et d'états statistiques, qui lui permettent de mener sa mission de supervision à bien. Chaque entreprise établit ainsi un « compte technique » par branche.

Ce compte de résultat technique est composé de produits - primes d'assurance, produits financiers issus des placements⁹ - et de charges - sinistres payés, frais de gestion des sinistres, frais d'acquisition (en particulier les dépenses de commercialisation et la rémunération des intermédiaires) et frais administratifs.

L'analyse du résultat technique peut être décomposée à l'aide de deux notions :

- 1- Le ratio « sinistres à primes » (S/P) rapporte la charge de sinistres de l'exercice aux primes acquises : un ratio S/P de 80% signifie que l'entreprise d'assurance a reversé 80% des primes en charge de sinistres.
- 2- Le ratio combiné rapporte la charge de sinistres et les frais généraux de l'exercice aux primes acquises. Un ratio combiné de 100% signifie que toutes les primes ont été utilisées pour couvrir la charge de sinistres et le coût de production ; dans ce cas, la marge réalisée par l'entreprise d'assurance ne peut provenir que des produits financiers issus des placements. Au-dessus de 100 %, l'activité est susceptible d'être déficitaire.

L'analyse ci-dessous repose sur les états statistiques agrégés par l'ACP, en particulier sur l'état dit « C1 » qui retrace le résultat technique par grand type de risque. Le compte technique « automobile » épouse le champ des contrats d'assurance automobile, alors que

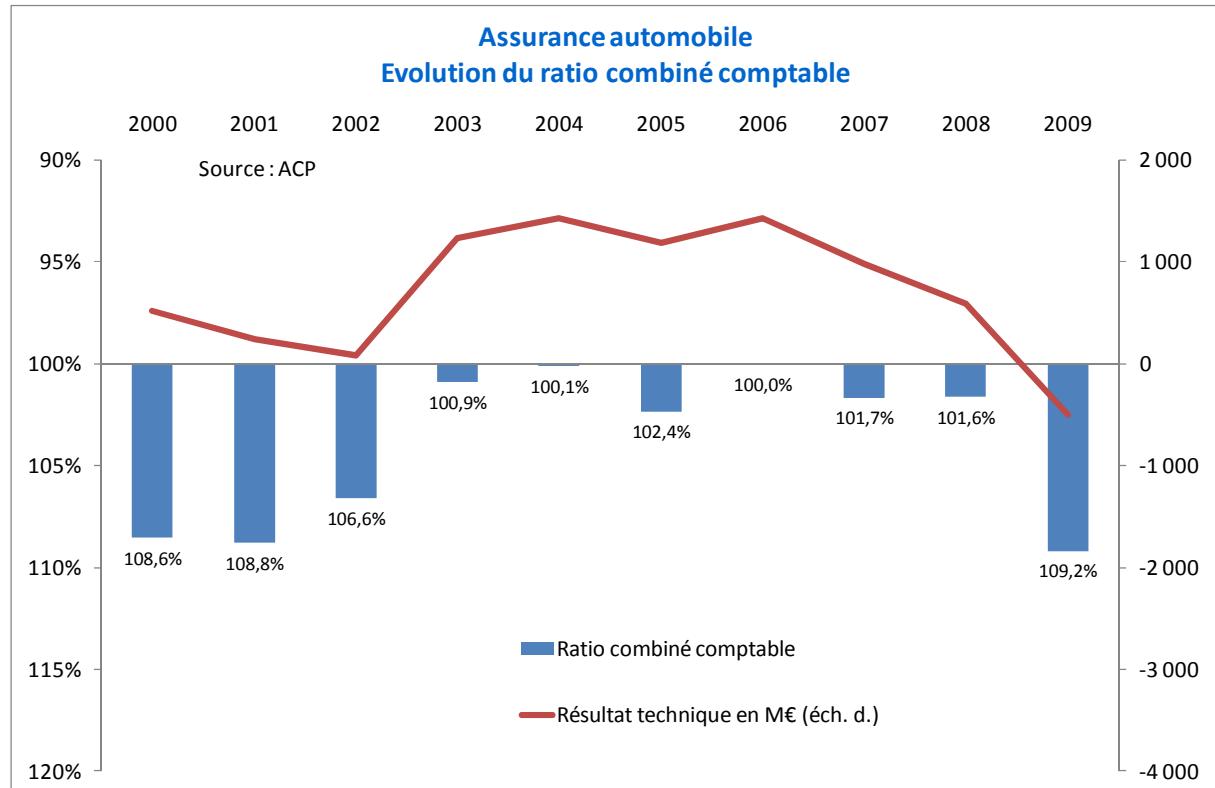
⁹ Les primes encaissées servent à indemniser les sinistres qui se produiront ultérieurement. En raison de ce décalage temporel les entreprises d'assurance disposent de réserves qu'elles placent sur les marchés. Le produit financier de ces placements est pris en compte dans le résultat technique.

pour les contrats d'assurance habitation, les garanties sont éclatées entre les comptes « dommages aux biens des particuliers », mais aussi les « catastrophes naturelles » et la « responsabilité civile générale », qui vont bien au-delà des seuls contrats MRH.

II-1 Les charges techniques en assurance automobile sont chaque année plus élevées que les primes encaissées ; les produits financiers ont permis de compenser ce déficit de production, en 2009.

Sur la dernière décennie, le secteur de l'assurance automobile n'a connu que deux années (2004 et 2006) où le ratio combiné était équilibré à 100%. Entre 2000 et 2002, ce ratio s'est situé à des niveaux dégradés, entre 107% et 109%. Les résultats financiers du compte technique ont néanmoins permis aux entreprises d'assurance d'afficher un résultat positif sur cette période, même si le retournement des marchés financiers en 2001 et 2002 est venu rogner presque entièrement leur marge. La stabilité de la charge de sinistres les années suivantes, jusqu'en 2008, leur a permis d'afficher un ratio combiné maîtrisé, entre 100% et 102%. Conjugué à une reprise sur les marchés financiers, les entreprises d'assurance ont dégagé des résultats techniques plus conséquents, représentant entre 7% et 8% du chiffre d'affaires de 2003 à 2006, puis 5,5% en 2007. Les effets de la crise financière commencent à se faire sentir sur les produits financiers dès l'exercice 2008 ; en parallèle, la charge de sinistres augmente nettement : cet *effet ciseau* a pour effet de ramener la rentabilité de l'activité à 3,3% en 2008. Il s'amplifie en 2009 : alors que les rendements financiers sont toujours faibles, le ratio combiné augmente brutalement de 7,5 points, à plus de 109% - soit le niveau le plus élevé de la décennie. En conséquence, le résultat technique de l'assurance automobile devient négatif (cf. graphique 6).

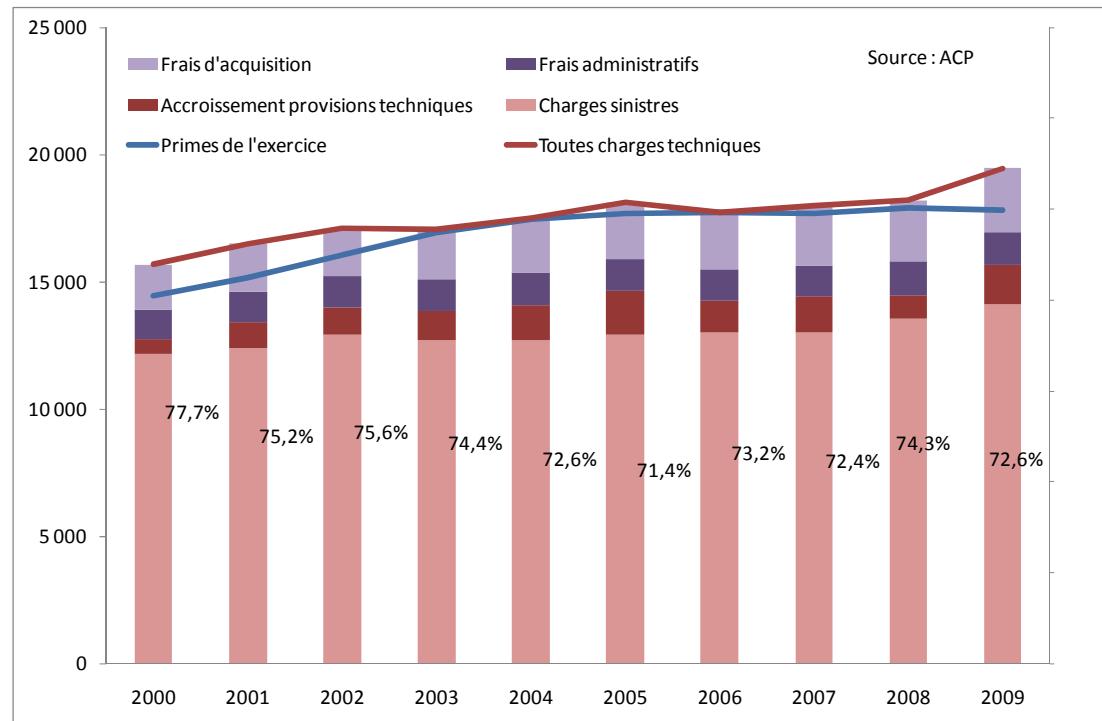
Graphique 6 : évolution du ratio combiné et du résultat technique de l'assurance automobile de 2000 à 2009



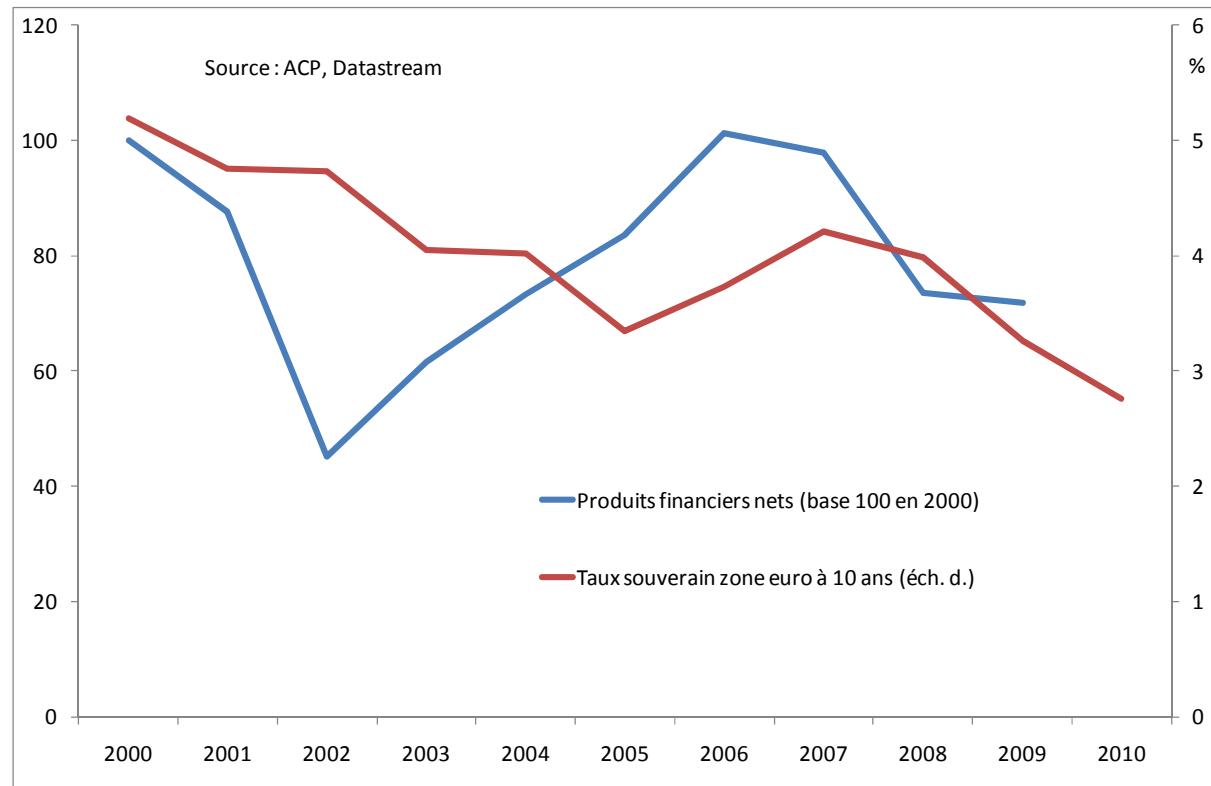
Les données sur l'année 2010 ne sont pas encore disponibles auprès de l'ACP. D'après les statistiques des fédérations professionnelles de l'assurance au 3^{ème} trimestre 2010, le fort déséquilibre observé en 2009 s'atténuerait légèrement, mais resterait important. Le chiffre d'affaires de l'assurance automobile serait en hausse de 2% sur les neuf premiers de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009, et la charge de sinistres serait en hausse de 1% entre les deux mêmes périodes.

Ces données semblent indiquer que l'évolution des tarifs reflète l'évolution de la sinistralité. La stabilisation de la charge de sinistres de 2003 à 2007, du fait en particulier de la baisse importante du nombre de tués et de blessés sur la route, a ainsi été répercutée par des tarifs à la baisse ; les entreprises d'assurance pouvaient par ailleurs dégager de bons résultats financiers. L'année 2009 a marqué une rupture de ce modèle économique, les produits financiers ne pouvant plus compenser le déficit de production usuel sur cette activité.

Graphique 7 : évolution des primes et des charges (décomposées) en assurance automobile de 2000 à 2009



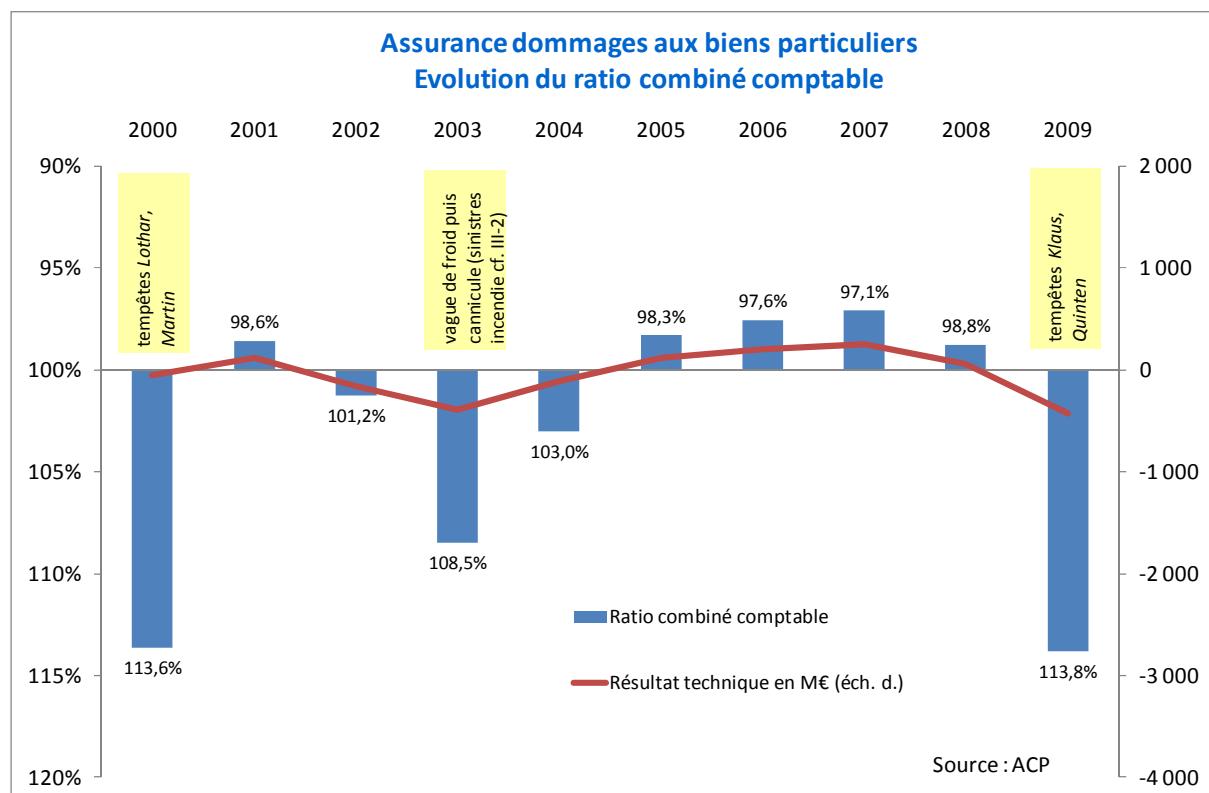
Graphique 8 : produits financiers de la branche automobile de 2000 à 2009



II-2 Le secteur des dommages aux biens des particuliers se caractérise, sur la dernière décennie, par des résultats techniques volatils mais au final globalement négatifs.

Dans les états agrégés par l'ACP, la catégorie des dommages aux biens des particuliers inclut une partie importante des garanties des contrats MRH, correspondant environ à 75% des sinistres : incendie, vol, dégât des eaux, tempête / grêle / neige (TGN). Mais elle ne comprend pas les garanties responsabilité civile et catastrophes naturelles, qui figurent dans d'autres catégories confondues avec des contrats professionnels. Par mesure de simplification, la catégorie des dommages aux biens des particuliers sera considérée comme une bonne approximation du champ des contrats MRH.

Graphique 9 : évolution du ratio combiné et du résultat technique de l'assurance dommages aux biens de 2000 à 2009



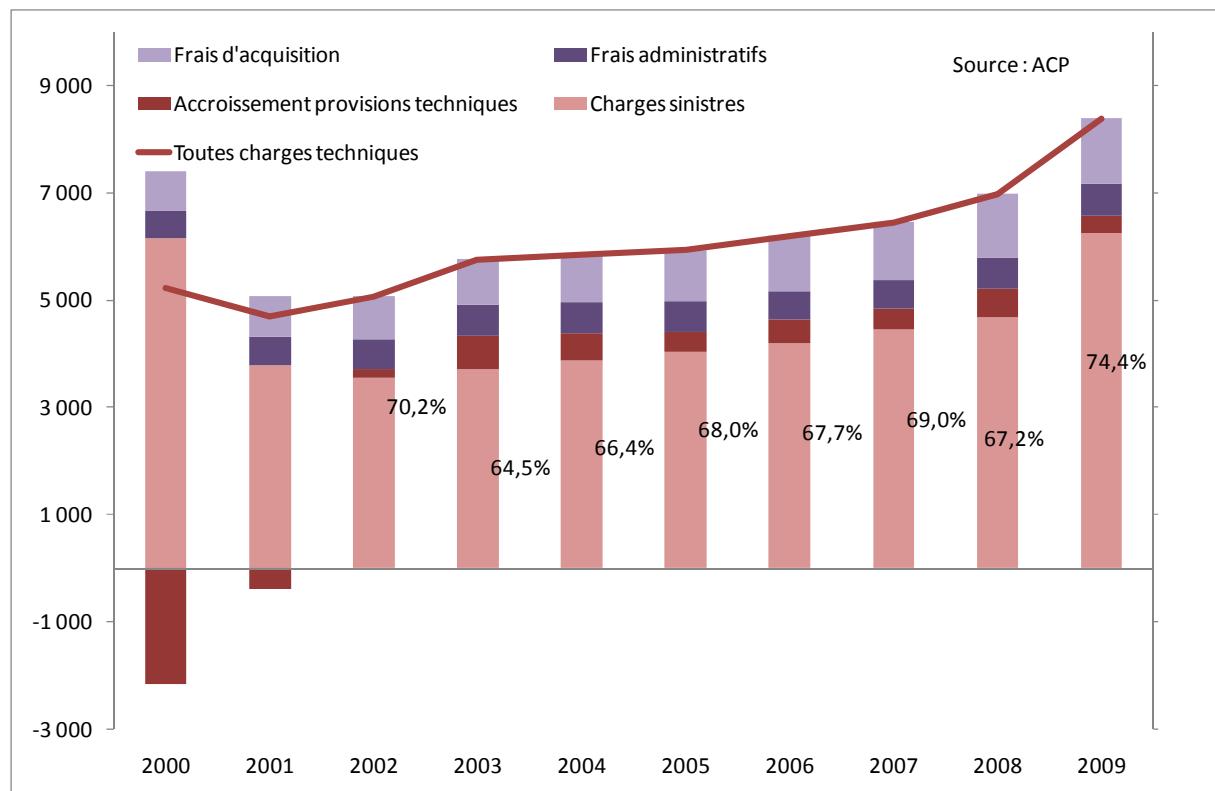
Sur la dernière décennie, le secteur des dommages aux biens des particuliers a connu une évolution volatile en matière de ratio combiné et de résultat technique.

L'activité des dommages aux biens des particuliers a ainsi réalisé un résultat technique positif en 2001 puis de 2005 à 2008, un résultat négatif les autres années de la décennie. Au final, l'activité présente en cumulé un résultat légèrement négatif sur les années 2000 à 2009. L'année 2009 se distingue par le niveau le plus élevé de ratio combiné, qui est dû pour l'essentiel à une augmentation de 33% de la charge de sinistres par rapport à 2008.

Les données 2010 ne sont pas encore disponibles. D'après les statistiques des fédérations professionnelles de l'assurance au 3^{ème} trimestre 2010, comme en assurance automobile, le très fort déséquilibre observé en 2009 s'atténuerait, sans toutefois revenir à la situation en 2008. Le chiffre d'affaires de l'assurance MRH serait en hausse de 5,5% sur les neuf premiers de 2010 par rapport aux neuf premiers mois de 2009, et la charge de sinistres serait en baisse de 15% entre les deux mêmes périodes, alors qu'elle était en hausse de 50% entre les neuf premiers mois de 2008 et les neuf premiers mois de 2009.

Les prévisions 2011 de deux des entreprises rencontrées par la DGCCRF font état d'un ratio autour de 104%, après répercussion des hausses annoncées.

Graphique 10 : évolution des primes et des charges (décomposées) en assurance dommages aux biens de 2000 à 2009



Ces données indiquent la grande sensibilité de l'équilibre économique de l'activité des dommages aux biens des particuliers par rapport aux charges, en particulier la charge de sinistres. Les entreprises d'assurance ont maîtrisé leurs frais administratifs sur la dernière décennie ; il n'en est pas de même pour les frais d'acquisition, qui ont été en hausse constante. Rapprochées de celles sur le prix de l'assurance MRH, ces données semblent donc corroborer un lien direct entre tarifs et sinistralité, avec cependant un certain lissage temporel.

* * *

Les huit sociétés d'assurance et sociétés d'assurance mutuelle qui ont fait l'objet d'une enquête de la DGCCRF ont augmenté leurs tarifs en 2011, ou bien vont les augmenter (deux acteurs ont un avis d'échéance au 1^{er} avril de l'année).

Concernant le risque automobile, les pourcentages de hausse sont assez proches d'un acteur à l'autre, entre 2,5% et 4,5%. Ces chiffres corroborent les déclarations relatives à une pression concurrentielle et une sensibilité aux prix plus forte pour l'assurance automobile que pour l'assurance habitation. Concernant la MRH, les hausses vont quasiment du simple au triple selon les acteurs du marché, de 3,5% à près de 10%. Il convient de garder à l'esprit le fait que ces pourcentages sont des moyennes et que les augmentations d'un seul et même assureur ne sont pas appliquées de manière uniforme, du fait de la segmentation des tarifs.

L'enquête a mis en évidence une hétérogénéité au sein du marché. Les hausses annoncées peuvent ainsi s'appliquer de manière plus ou moins généralisée, en fonction du degré de segmentation de leur tarification. Ainsi, à titre d'exemple, l'une des sociétés d'assurance rencontrés opère non seulement une distinction entre les affaires nouvelles et les affaires en portefeuille, mais l'évolution de tarifs est également fonction de l'ancienneté du client MRH dans le portefeuille, l'ancienneté du contrat, la sinistralité à 12 et 36 mois, le niveau de rabais commercial, la zone, le nombre de pièces, le type de résidence et sa destination (principale ou secondaire)¹⁰.

L'ensemble des acteurs souligne le fait que les hausses annoncées ne permettront probablement pas un retour à l'équilibre, dans la mesure où elles ne couvrirait pas l'augmentation de la fréquence et du coût des sinistres.

¹⁰ Source : circulaire tarifaire 2010 particuliers à destination des agences

III- Analyse détaillée de la charge de sinistres

III-1 Assurance automobile : une fréquence des accidents en baisse, mais un coût moyen en hausse.

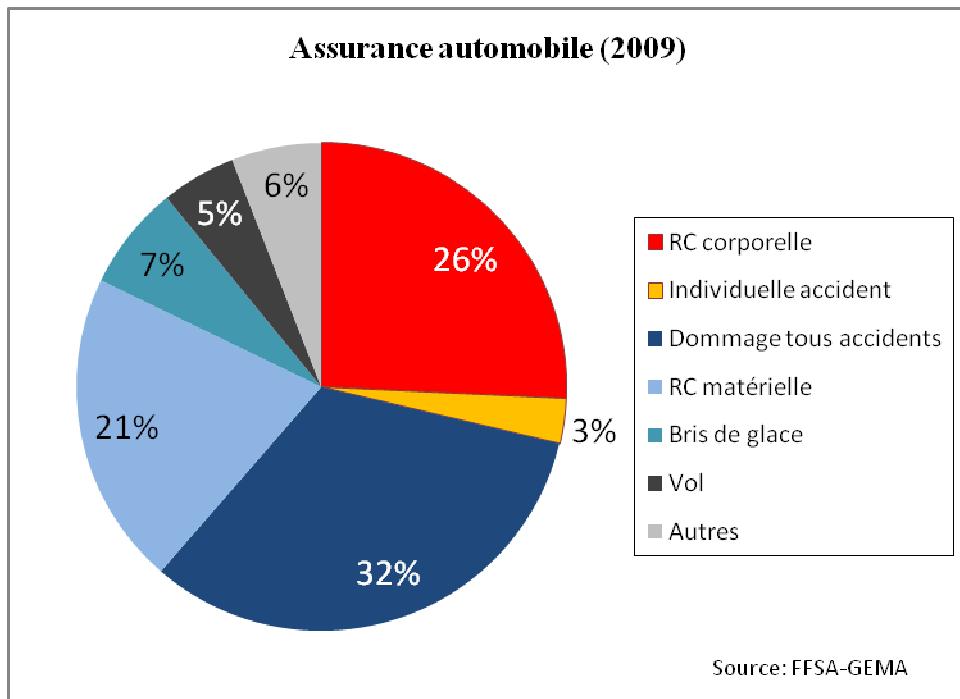
La majeure partie de la charge des sinistres incombe aux accidents matériels (61% en 2009) couverts dans le cadre :

- d'une garantie responsabilité civile lorsque le dommage a été provoqué par l'assuré à un tiers (assurance *au tiers*) ;
- d'une garantie dommages tous accidents lorsque l'assuré a occasionné un dommage à son propre véhicule assuré tous risques ou lorsque le responsable du dommage ne peut être établi (par exemple en cas de sortie de route, de collision avec un mur...) ;
- d'une garantie bris de glace lorsque le sinistre est dû à de la grêle ou une projection de gravillons sans responsable identifié ;
- d'une garantie vol, incendie ou catastrophe naturelle.

29 % de la charge des sinistres provient d'accidents impliquant un dommage corporel, qui constituent 3 % du nombre total d'accidents. Les accidents corporels peuvent être pris en charge à deux titres :

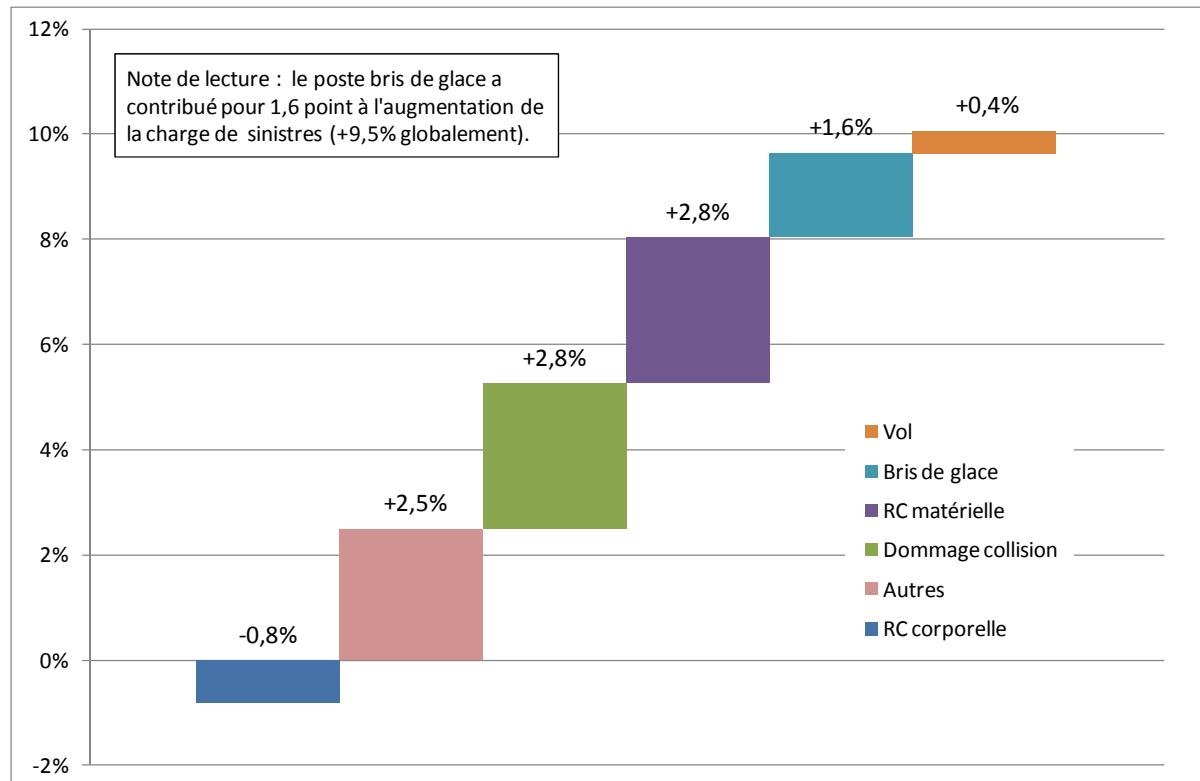
- la garantie responsabilité civile lorsque le dommage corporel est provoqué par l'assuré à un passager du véhicule ou tout autre tiers en dehors du véhicule responsable (piétons, occupants d'un autre véhicule) ;
- la garantie du conducteur (ou individuelle accident) qui permet au conducteur du véhicule de percevoir une indemnité contractuelle en cas d'atteinte à l'intégrité physique et psychique suite à un accident dont il est le seul responsable.

Graphique 11 : répartition de la charge des sinistres



En 2009, la charge de sinistres a fortement augmenté (+9,5%). Les postes dommages collision et responsabilité civile matérielle présentaient la plus forte contribution à cette augmentation (2,8 points chacun). Le poste bris de glace a contribué à l'augmentation pour 1,6 point. En outre, plusieurs sociétés d'assurance auditionnées par la DGCCRF ont relevé la relative atonie de la concurrence sur le marché de la réparation et du remplacement des vitrages automobiles.

Graphique 12 : Contribution des postes de dommages à la croissance de la charge de sinistres en 2009 (automobile)



Source : FFSA-GEMA, calculs DG Trésor

III-1 a) La fréquence des accidents de la circulation est en baisse

L'amélioration de la sécurité routière et de la sécurité passive des véhicules en circulation a permis, depuis de nombreuses années, une réduction tant du nombre d'accidents corporels que de leur gravité, entraînant une diminution du nombre de décès et de blessés graves. Cette évolution est reflétée aussi bien dans les statistiques de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) que dans celles des assureurs.

Les statistiques de l'ONISR sont établies à partir du fichier national des accidents corporels de la circulation routière, base de données des informations essentielles recueillies dans un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit « BAAC ») par les forces de l'ordre sur tous les accidents corporels.

Bilan de 2004 à 2009 (France métropolitaine)

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
2004 Recalculé*	85 390	-5,4		5 593				108 366*		6,55
2005	84 525	-1,0	4 857	5 318	-4,9	39 811	68 265	108 076	-0,3	6,29
2006	80 309	-5,0	4 326	4 709	-11,5	40 662	61 463	102 125	-5,5	5,86
2007	81 272	1,2	4 265	4 620	-1,9	38 615	64 586	103 201	1,1	5,68
2008	74 487	-8,3	3 933	4 275	-7,5	34 965	58 833	93 798	-9,1	5,74
2009	72 315	-2,9	3 956	4 273	0,05	33 323	57 611	90 934	-3,1	5,91

Source : ONISR, fichier des accidents

Sur l'intégralité de l'année 2010, le nombre de personnes tuées apparaît ainsi au stade des estimations provisoires en diminution de - 6,5% (-279 tués) par rapport à l'année 2009.

Bilan de l'année 2010	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2010 provisoires	63 986	3 994	79 056	25 672
Année 2009 définitifs	72 315	4 273	90 934	33 323
Différence 2010 / 2009	-8 329	-279	-11 878	-7 651
Evolution 2010 / 2009	-11,5%	-6,5%	-13,1%	-23,0%

Source : ONISR

Ces statistiques ne couvrent pas exactement le périmètre des dommages corporels indemnisés dans le cadre de l'assurance automobile, dans la mesure où les forces de l'ordre ne sont pas avisées des accidents de faible gravité. Si les grandes tendances sont comparables aux statistiques des assureurs, la sinistralité des années récentes (2009 et 2010) est plus contrastée.

Tableau : évolution de la fréquence des sinistres enregistrée par les assureurs

Automobile	Fréquence des sinistres donnant lieu à indemnisation pour 1 000 assurés				
	2005	2006	2007	2008	2009
RC corporels	7,0	6,6	6,5	6,2	6,1
RC matériels	42,5	40,4	39,5	37,5	38,3
Vol	15,3	13,6	12,1	10,5	10,2
Dommages au véhicule	127,4	123,6	119,9	117,0	124,0
Bris de glaces	84,6	85,0	81,4	83,7	90,0

Source : FFSA-GEMA, calculs DG Trésor

La baisse de la fréquence des accidents impliquant un dommage corporel enregistrée par les assureurs et donnant lieu à indemnisation est moins marquée que celle établie par les forces de l'ordre. La fréquence des dommages matériels augmente quant à elle en 2009, aussi bien dans le cadre des garanties de responsabilité civile que d'une assurance de dommages au véhicule.

La fréquence des sinistres est étroitement liée aux événements météorologiques. Le début de l'année 2009 a été marqué par de mauvaises conditions climatiques, avec notamment des épisodes de froid propices aux accidents de la route (verglas, brouillard...) et aux bris de glace. A partir de l'été, la charge de sinistres a crû avec la hausse du volume de la circulation.

III-1 b) L'augmentation du coût des sinistres est constatée tant pour les dommages corporels (i) que pour les dommages matériels (ii).

(i) Le coût moyen d'un dommage corporel augmente régulièrement de 5 à 6 % par an. Cette évolution s'explique par la hausse rapide de deux composantes de l'indemnisation :

D'une part, la forte augmentation des préjudices non économiques bénéficiant aux victimes d'un accident de la circulation. Les préjudices non économiques indemnisent des

atteintes à des facultés physiques ou psychiques, des douleurs ou des préjudices moraux irréparables.

D'autre part, les sommes liées au besoin d'interventions de tierces personnes, pour venir en aide aux accidentés pour la réalisation des actes essentiels de la vie quotidienne, connaît depuis 2004 une forte hausse en montant et en proportion¹¹. Une meilleure prise en compte de la situation des victimes dès le stade de l'expertise médicale pourrait améliorer la qualité de l'indemnisation de ce poste de préjudice. Des propositions en ce sens figurent dans la proposition de loi visant à améliorer l'indemnisation des victimes de dommages corporels¹². De plus, la facilitation d'un règlement en frais réels serait également de nature à améliorer la qualité de l'indemnisation des victimes.

(ii) Concernant les dommages matériels, les prix de réparation des véhicules augmentent également plus rapidement que l'inflation. En 2010, le prix de réparation se décompose de la façon suivante¹³ :

- pièces détachées : 47,3%. Cette catégorie a connu l'augmentation la plus importante pour l'année 2010 (3,9%) ;
- main d'œuvre carrosserie : 42,4%. L'augmentation en 2010 a été de 3,2% ;
- coût de la peinture (main d'œuvre comprise) : 10,3%. La hausse s'élève à 3,8% pour 2010.

L'inflation constatée en 2010 ne semble pas être conjoncturelle, ces éléments de prix augmentant de manière récurrente au-dessus de l'inflation moyenne. Ainsi, depuis 2007, l'augmentation de prix annuelle moyenne s'est établie à respectivement 3,6%, 3,6% et 4,6% pour les pièces détachées, la main d'œuvre carrosserie et le coût de la peinture.

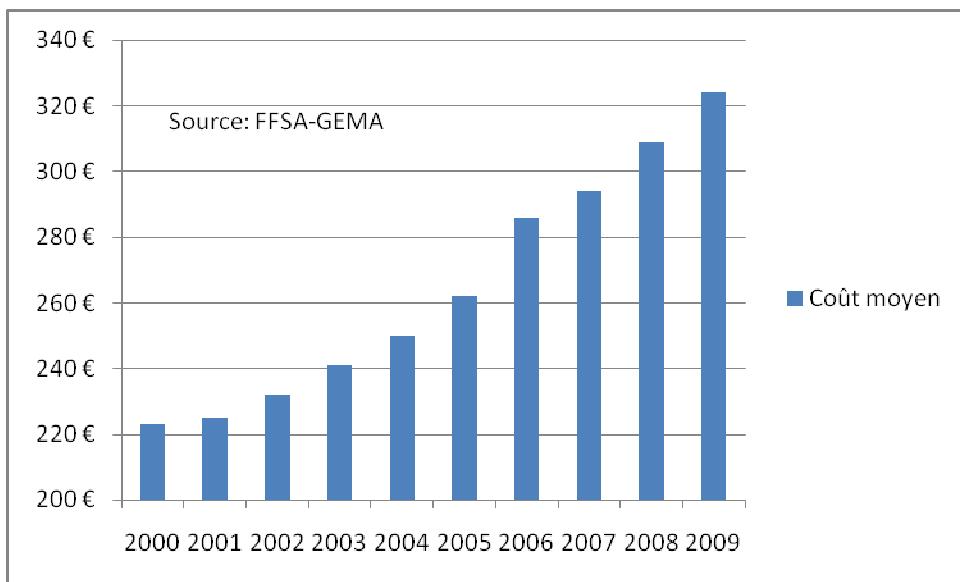
Par ailleurs, le coût moyen de la réparation des bris de glace (qui représente 7% de la charge des sinistres) a connu une augmentation importante depuis 2002, avec des hausses de 5% en 2005 et 2009 et de 9 % en 2006. Les assureurs ont enregistré une augmentation de la fréquence de 7,5% en 2009 par rapport à 2008, ce qui est considérable à cette échelle.

¹¹ Pour les accidents concernant une atteinte à l'intégrité physique ou psychique (AIPP) de plus de 50 %, ce poste de préjudice représentait 19 % de la charge des sinistres entre 2001 et 2003, 30 % en 2005, pour progresser à 35 % en 2008.

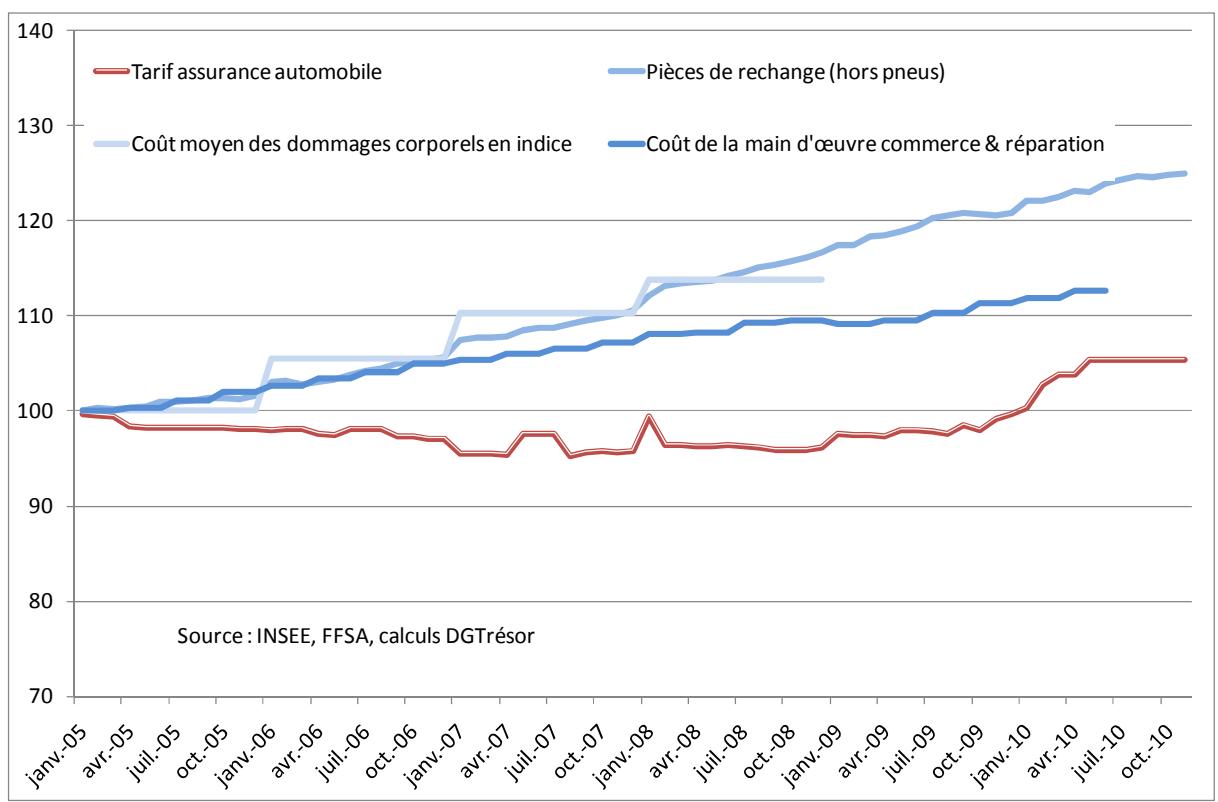
¹² Texte n°419 déposé par le député Guy Lefrand, adopté par l'Assemblée Nationale le 16 février 2010.

¹³ Source : Sécurité et Réparation automobiles (SRA), flash trimestriel d'informations, janvier 2011. Indices de prix trimestriels dans le secteur de la réparation automobile calculés par SRA : évolution d'un panier de pièces de rechange constructeur, taux horaire moyen pondéré de main-d'œuvre carrosserie, équivalent horaire du prix des ingrédients peinture de réparation.

Graphique 13 : coût moyen d'un sinistre bris de glace (automobile)

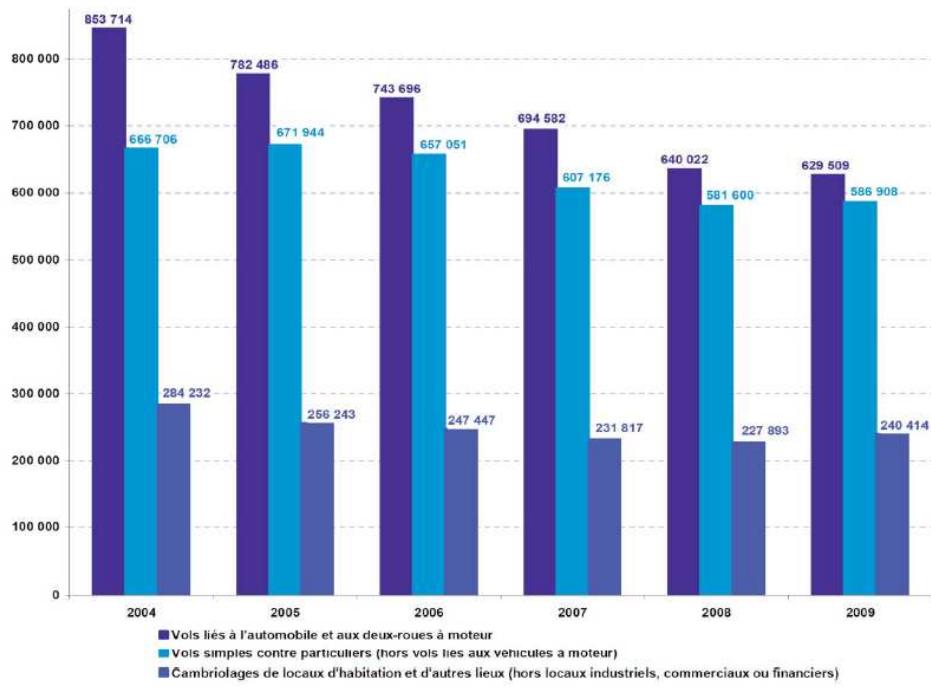


Graphique 14 : Évolution comparée des éléments de coûts (indice 100 en janvier 2005)



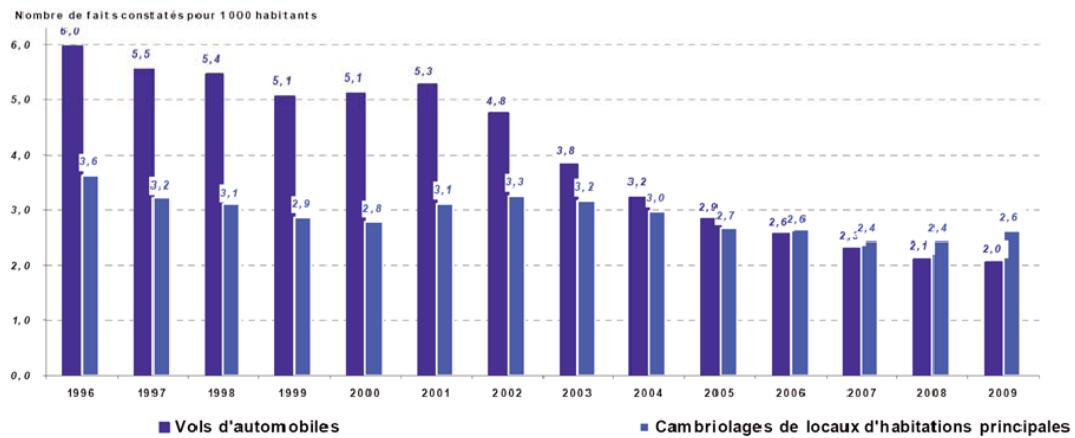
Le nombre de vols de véhicules et de vols liés à des véhicules, quant à lui, est en baisse constante et importante depuis 2001.

Graphique 15 : Evolution du nombre de vols liés à l'automobile et aux deux-roues à moteur, de vols simples contre des particuliers et de cambriolages (hors locaux industriels, commerciaux ou financiers)



Source : OND

Graphique 16 : Evolutions du nombre de faits constatés de vols d'automobiles et de cambriolages de locaux d'habitation principales pour 1000 habitants en France métropolitaine, selon les estimations de populations au 1^{er} janvier de l'INSEE



Source : *État 4001 annuel, DCPJ ; Enquêtes de recensement et Estimations de population au 1^{er} janvier, INSEE*

Pour illustrer l'évolution du coût des sinistres par trois cas concrets résultant des auditions de la DGCCRF :

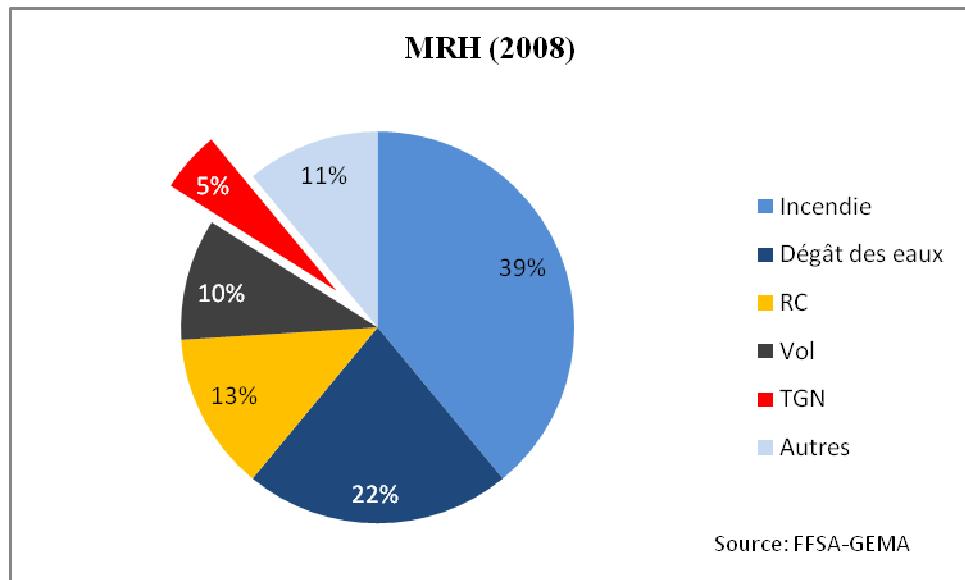
- une société d'assurance voit ses taux de sinistres augmenter significativement quel que soit le type de sinistre : + 6,5% en bris de glaces, + 8,2% en incendie, + 13,1% en assistance, soit une moyenne (y compris l'assistance) de + 8,1% ;

- même constat a pu être fait chez un opérateur mutualiste : + 11,2% en vol / incendie / catastrophes naturelles ; + 8,4% en bris de glace ; + 7,7% en dommages ; + 2,6% en RC matérielle et + 1,2% en RC corporelle ;
- dans une compagnie d'assurance, les sinistres se répartissent ainsi : 40,8% en bris de glace ; 30,8% en RC matérielle ; 21,6% en dommages, 3,8% en vol incendie et 2,9% en RC corporelle. Cette surexposition aux bris de glace, catégorie de sinistres dont les prix sont en nette augmentation, est susceptible d'avoir une répercussion sensible sur les primes demandées par cet opérateur.

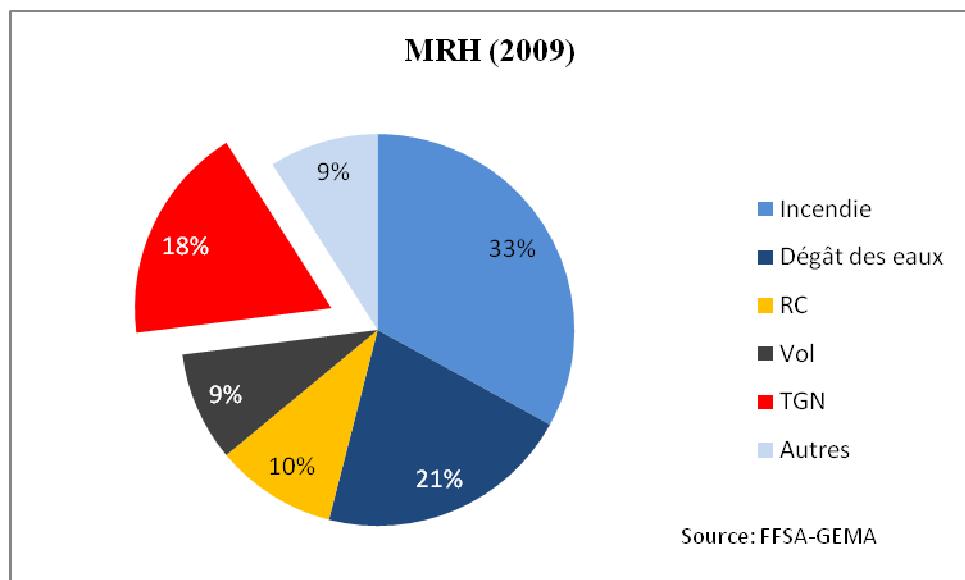
III-2 Les contrats MRH sont fortement impactés par le coût de la reconstruction et les conditions climatiques.

La répartition de la charge des sinistres pour les contrats MRH a connu une évolution majeure en 2009 : le poids de la garantie tempête-grêle-neige (TGN) a augmenté de 13 points par rapport aux années précédentes, conduisant ainsi à un affaiblissement relatif de l'importance de toutes les charges liées aux autres garanties. En effet, l'année 2009 a été marquée par des événements climatiques importants : deux tempêtes (*Klaus* et *Quinten*) et des orages de grêle. Avec 580 000 sinistrés, la charge des assureurs pour la tempête *Klaus* a été estimée à 1 Md€ pour les seuls particuliers, à mettre en relation avec un chiffre d'affaires de 7,4 Mds€. D'autres événements survenus en 2010 (dont la tempête *Xynthia* et des précipitations de grêle dans le Doubs) laissent également envisager un poids relatif de la garantie TGN plus lourd qu'en 2008. La charge TGN a augmenté de +350% en 2009 pour diminuer de 50% seulement en 2010, soit une augmentation de 225 % par rapport à 2008.

Graphique 17 : répartition de la charge des sinistres (2008)



Graphique 18 : répartition de la charge des sinistres (2009)



Il est difficile de dégager une tendance. La DGCCRF a par exemple rencontré deux sociétés d'assurance mutuelle, dont la répartition en 2010 est très différente : pour l'une, 27% dégâts des eaux, 22% incendie, 12% vol et 12% catastrophes naturelles ; pour l'autre, 30% catastrophes naturelles, 25% incendie, 20% dégâts des eaux, 9% vol.

En 2009, 33 % de la charge des sinistres est due aux incendies. La hausse significative de la fréquence des incendies en 2009 peut également être imputée au climat, les épisodes de froid induisant des risques d'incendie liés au chauffage plus importants.

De manière générale, la DGCCRF a constaté le consensus autour des effets du vieillissement global du parc immobilier : augmentation de la fréquence des incendies graves :

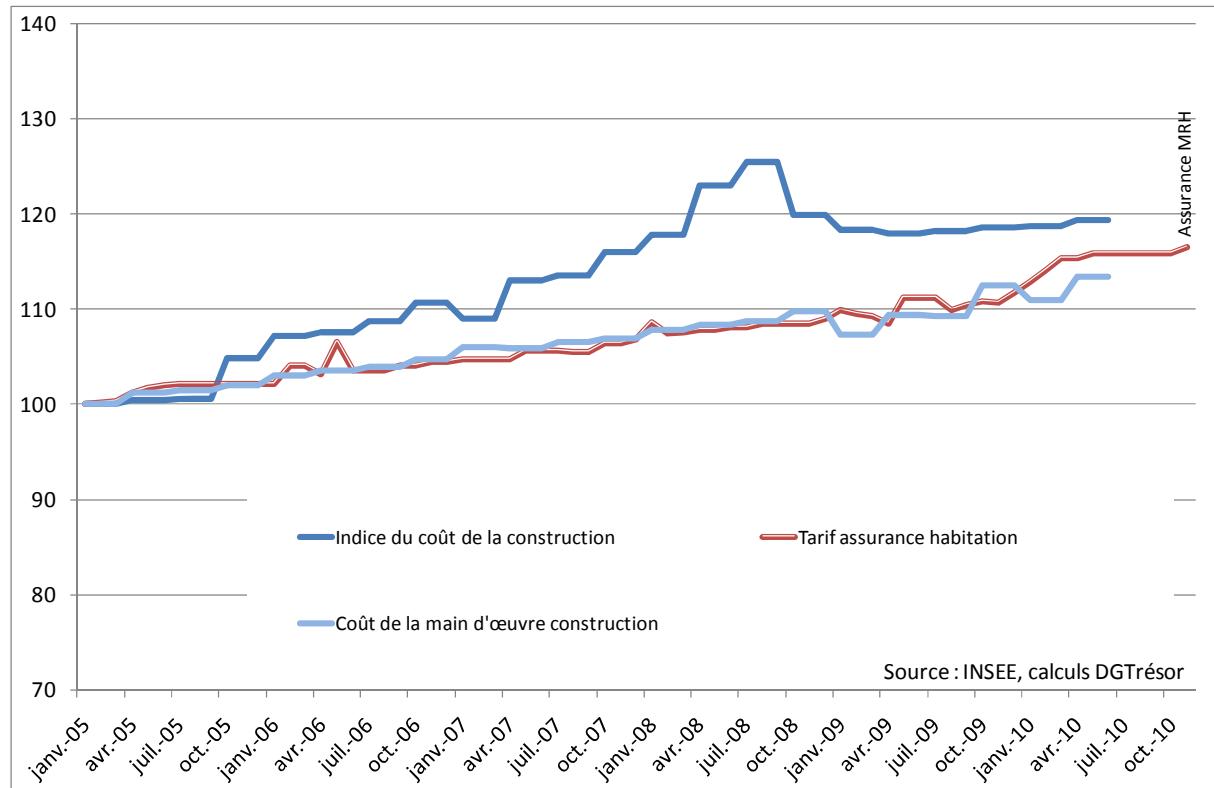
installations électriques vétustes, multiplication des équipements électriques, retour du chauffage au bois et des inserts de cheminée ; augmentation de la fréquence des dégâts des eaux : multiplication des ruptures de canalisations.

MRH	Fréquence des sinistres donnant lieu à indemnisation pour 1 000 assurés				
	2005	2006	2007	2008	2009
Incendie	8,5	9,2	8,6	8,5	11,0
TGN	3,5	5,3	5,3	4,0	19,0
Vol	10,0	9,7	9,1	9,0	10,0
Dégâts des eaux	35,9	35,9	35,0	36,6	38,0
Responsabilité Civile	21,0	18,6	17,5	17,7	18,0
Bris de glaces	13,6	13,7	13,4	13,4	15,0

Source : FFSA-GEMA, calculs DG Trésor

Les coûts de reconstruction concernant des sinistres tels que les incendies, les dégâts des eaux et les tempêtes, la grêle ou la neige, sont étroitement liés à l'évolution du coût de la construction ou des travaux d'entretien. Or, ces sinistres ont représenté 72 % de la charge en 2009.

Graphique 19 : Évolution comparée des éléments de coûts (indice 100 en janvier 2005)



L'inflation et les coûts des travaux d'entretien sont mesurés par deux indices :

- indice des travaux d'entretien et d'amélioration des logements (IPEA) ;

- indice de rénovation et d'entretien tous corps d'état (BT50¹⁴).

Ces deux indices étaient en hausse sensible en 2007 et 2008 (+4% en moyenne pour l'IPEA et 3,7% pour le BT50), mais ont augmenté plus légèrement en 2009 et 2010 (en juin 2010, le glissement annuel était de +0,8% pour l'IPEA et de 2,3% pour le BT50).

* * *

Les sinistres automobiles ont évolué en montant, mais aussi en composition : la fréquence des accidents a baissé, mais les dommages corporels coûtent en moyenne significativement plus cher. Le coût de réparation des véhicules augmente rapidement, sous l'effet de la hausse des pièces de rechange et dans une moindre mesure de celle de la main d'œuvre. Les vols ont baissé.

En assurance habitation, la dynamique est portée par un coût de la construction et des travaux plus élevés que l'inflation, et des épisodes climatiques dont les conséquences peuvent être très importantes sur la charge de sinistres.

N'ayant pas de possibilité d'intervenir, au moins à court terme, sur la fréquence des sinistres, les acteurs du marché agissent sur la maîtrise de leurs charges. Ainsi, nombreux sont ceux qui ont recours, ou vont avoir recours, à un réseau de réparateurs agréés pour limiter l'évolution de la hausse des coûts. Certains opérateurs ont décidé dernièrement d'aller plus loin en mutualisant leurs achats de réparation automobile.

¹⁴ Source : Ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement.

IV- La structure et le fonctionnement du marché des assurances automobile et habitation réunissent les conditions d'une concurrence équilibrée.

Le marché de l'assurance (assurance aux personnes et assurance dommages) représentait 199,5 Mds€ de chiffre d'affaires en 2009. Le marché se partage entre 380 sociétés d'assurance et de réassurance, 970 mutuelles et 60 institutions de prévoyance. Il s'agit donc d'un secteur assez peu concentré, dont la structure même doit normalement permettre au consommateur de bénéficier d'une concurrence équilibrée.

Le secteur de l'assurance dommages couvre plusieurs branches d'activité, et couvre les dommages qui i) affectent l'intégrité physique des personnes, ii) sont subis par leurs biens, iii) mettent en jeu leur responsabilité civile.

Ce secteur recouvre l'automobile, l'habitation, les dommages aux biens des entreprises et les autres segments (assistance, crédit, carburant, protection juridique, responsabilité civile générale, construction et transport, etc.). Il est minoritaire par rapport au domaine de l'assurance aux personnes, puisqu'il représente 22,7% du secteur de l'assurance¹⁵. Les prestations en assurance dommages versées aux assurés s'élèvent à environ 31,2 Mds€, contre 123,6 Mds€ pour l'assurance aux personnes.

Répartition des contrats d'assurance dommages (en volume)

Assurance automobile	39,4 %
Assurance habitation	16,6 %
Assurance dommages aux biens des entreprises	15 %
Divers (assistance, crédit, caution, protection juridique, etc.)	10,3 %
Responsabilité civile générale	7,7 %
Construction	5,3 %
Catastrophe naturelle	3,3%
Transports	2,4%

(source : Xerfi)

IV-1 Une demande nécessairement captive

La clientèle de l'assurance dommages est constituée à 55 % de particuliers et de 45 % d'entreprises. L'assurance habitation comme l'assurance automobile sont soit juridiquement obligatoires (automobile, assurance habitation de la location nue), soit généralisées dans les faits (location meublée, propriété immobilière). Il s'agit donc de demandes nécessairement captives et reconnues comme indispensables par la quasi-totalité de nos concitoyens.

¹⁵ Contre 77,1 % pour l'assurance aux personnes : 63,7 % pour l'assurance vie et 13,4 % pour la santé prévoyance.

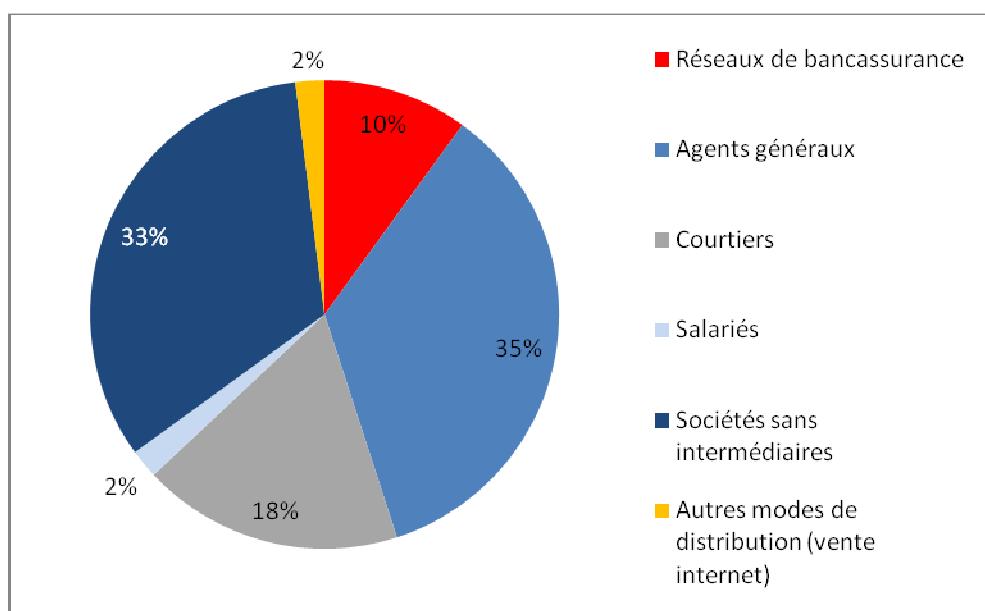
IV-2 Une offre très diversifiée permettant l'exercice de la concurrence

IV-2 a) Les produits d'assurance dommages sont distribués par des canaux différents

Si la commercialisation *via* des points de vente tenus par des agents (35%) ou salariés de sociétés d'assurances (35%) tient toujours une place prédominante (sociétés comme ALLIANZ, AXA, GENERALI, AVIVA, CNP ou mutuelles comme GROUPAMA, COVEA), on assiste au renforcement des autres vecteurs de commercialisation : réseaux bancaires (10%) et courtiers (18%).

Graphique 20 : Structure de la distribution en assurance dommages (2009)

(part en % du chiffre d'affaires direct total)



Source : FFSA

Toutefois, le poids des banques dans l'assurance dommages demeure réduit, leur rôle étant bien moins important que dans l'assurance aux personnes. Ainsi, alors que la part des banques représente 10 % dans le secteur de l'assurance dommages, elle s'élève à 60 % dans la distribution en assurance vie et capitalisation.

Il convient de souligner le rôle des courtiers, qui sont traditionnellement implantés sur le marché des entreprises mais qui se déploient également auprès des particuliers. Les courtiers disposant de certaines marges de manœuvre au moment de l'établissement des devis, ils peuvent négocier pour leurs clients des clauses contractuelles avantageuses¹⁶.

¹⁶ Les courtiers sont rémunérés principalement par des commissions (très marginalement par des honoraires) et peuvent dans certaines limites négocier à la baisse la prime payée par le client et par suite leur taux de commission (variable d'ajustement), notamment lorsqu'une affaire est plus difficile à conclure ou que le client est particulièrement exigeant.

Second élément fort pour l'animation de la concurrence : les comparateurs de prix. Ils sont particulièrement présents sur le segment de l'assurance automobile et de l'assurance habitation. Lors de l'interrogation par un consommateur, la demande est envoyée à tous les assureurs ou courtiers signataires d'une convention avec le comparateur.

Les assureurs et courtiers présentés sur les sites de comparaison contrôlés par la DGCCRF sont généralement représentatifs d'un panel d'entreprises d'assurance d'importance ou de leurs filiales spécialisées dans la vente directe. Réticents au départ à la vente en ligne, les assureurs traditionnels ont diversifié de manière croissante leurs modes de distribution en organisant la complémentarité (renvoi vers une agence proche, après un premier contact par Internet, par exemple).

IV-2 b) Le marché demeure largement concurrentiel

Le secteur des assurances connaît de nouveaux entrants, par exemple la filiale commune La Banque Postale / Groupama en 2010. Il connaît également des regroupements, avec COVEA au début des années 2000 (MMA, GMF et MAAF) et SFEREN en 2009 (MACIF, MAIF et MATMUT). Ces groupements maintiennent toutefois l'existence de sociétés, de marques et de politiques commerciales distinctes, et donc d'une concurrence parfois vive entre entités relevant de la même société de groupe d'assurances mutuelles.

Le marché de l'assurance (tous secteurs confondus), avec un indice de concentration IHH¹⁷ d'environ 1345 pour 2009, demeure largement concurrentiel à l'aune des lignes directrices de la Commission européenne, et ce d'autant plus qu'aucune entreprise ne dispose de plus de 25% de part de marché. L'assurance dommages se singularise avec une concurrence encore plus marquée, qui se traduit par un IHH¹⁸ d'environ 970 pour 2008.

S'agissant de l'assurance automobile, l'IHH atteint 1525 en 2009 ; même si SFEREN dépasse 25% de part de marché, MACIF, MAIF et MATMUT commercialisent leurs produits de manière concurrentielle. Dans l'assurance MRH, l'IHH s'élève à 1283, aucune entreprise ne possédant plus de 20% de part de marché.

Ce diagnostic est confirmé par l'Autorité de la concurrence, qui relevait récemment dans sa décision autorisant la création de SFEREN¹⁹, la vivacité de la concurrence tant sur les marchés de l'assurance automobile que sur celui de l'assurance habitation.

S'agissant de l'assurance automobile, l'Autorité relevait que « *Le marché de l'assurance automobile « 4 roues » est un marché mature (croissance de 0,5 % en 2008), la population assurable progressant peu et étant déjà très largement couverte. La concurrence s'exerce*

¹⁷ Indice de Herfindahl-Hirschmann : L'IHH est égal à la somme des carrés des parts de marché de chacune des entreprises présentes sur le marché. Dans ses lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales, la Commission européenne considère qu'il est peu probable qu'il existe des problèmes de concurrence lorsque l'IHH est inférieur à 1000. Un indice supérieur à ce seuil, comme pour l'automobile et la MRH, dénote un marché dont la structure demeure largement concurrentielle.

¹⁸ Source : Argus de l'assurance.

¹⁹ Décision n° 10-DCC-52 du 2 juin 2010.

principalement par les prix. Cette pression tarifaire est accentuée par l'évolution du comportement du consommateur d'assurance et limite les marges de manœuvre des assureurs. En effet, l'essor d'Internet ainsi que le développement du courtage facilitent l'accès aux informations sur les produits et la comparaison des offres et des prix. Les clients peuvent ainsi vérifier sur un comparateur, sur le site de leurs assureurs ou par le biais de courtiers, si les conditions obtenues sont à un bon prix et dans le cas contraire, renégocier ou mettre en concurrence les assureurs à la prochaine échéance du contrat. La montée en puissance d'Internet et des assureurs en ligne qui proposent des offres bas prix contribuent également au renforcement de la pression sur les prix ».

De même, sur le marché de l'assurance habitation, l'Autorité constatait l'existence d'une vive concurrence : « *le marché de l'assurance habitation est un marché mature (croissance annuelle de 1,8 % en 2008) et très concurrentiel, les produits offerts sont homogènes, les innovations rapidement copiées, la concurrence se fait principalement par les prix et les clients ont la possibilité d'arbitrer entre les propositions des parties et celles des groupes concurrents et cela d'autant plus facilement que les grands groupes disposent de réseaux de vente étendus, que la comparaison entre les prix et les produits des offreurs est aisée, par le biais d'internet notamment, et que les coûts de changement d'assureur sont quasiment inexistant* ».

Les taux de résiliation (« *churn* »), très variables selon le risque et l'assureur considérés, atteignent dans l'ensemble des niveaux significatifs révélant déjà une réelle fluidité du marché. Selon les indications que la plupart des sociétés d'assurance ont elles-mêmes communiquées à travers la presse, ce taux varie en effet entre 3,5% et 17% pour l'assurance habitation et entre 2% et 17% pour l'assurance automobile²⁰. S'agissant de marchés sur lesquels l'assurance, en droit ou dans les faits, est quasiment obligatoire, ces taux de résiliation traduisent pour l'essentiel des reports de demande d'un assureur à un autre, révélateurs d'une animation concurrentielle significative sur le marché, et non une renonciation à consommer des produits d'assurance.

* * *

Au total, dans un contexte caractérisé par une demande captive, mais qui répond à des impératifs réglementaires et à un besoin social, la structure et le fonctionnement du marché des assurances dommages (MRH et automobile) réunissent les conditions d'une concurrence équilibrée, notamment grâce à la diversité croissante des intermédiaires qui permettent aux particuliers de bénéficier de plusieurs offres et de choisir la plus avantageuse. Il appartient en effet au consommateur d'utiliser les possibilités que lui offrent les dispositions législatives en sa faveur (comme la loi Chatel de 2005) et les innovations technologiques.

²⁰ Source : Argus de l'assurance.

Conclusion

Les tarifs d'assurance ont connu une évolution contrastée durant la décennie 2000 : une hausse modérée interrompue par quelques mouvements de baisse en automobile, une hausse plus franche en habitation. L'année 2009 a vu pour chacune des activités une forte hausse des pertes techniques (primes stables, tandis que les charges de sinistres et les frais augmentaient), que la dégradation des marchés financiers n'a pas permis de compenser.

Le constat, par les grands assureurs (aucun chiffre agrégé n'étant disponible à ce jour), de la poursuite de ces deux phénomènes en 2010, a cristallisé leur souhait de relever les tarifs. Certains postes de charges apparaissent toujours très dynamiques (dommage corporel, coût des pièces détachées, indemnisation des incendies), d'autres postes sont liés à des phénomènes climatiques certes aléatoires mais répétés depuis plusieurs années. Pour les seules années 2009 et 2010, la charge des sinistres due aux événements climatiques par les assureurs s'élève à environ 3,4 Mds€.

Par le passé, les assureurs ont montré qu'ils étaient capables de répercuter des baisses de tarifs sur leurs assurés, signe d'une vive concurrence. La mobilité facilitée des assurés doit permettre de stimuler des efforts de modération des assureurs, tout en préservant une qualité de service importante et nécessaire. Actuellement, des initiatives sont prises par les assureurs pour mieux maîtriser les coûts, qu'il s'agisse de l'achat groupé de réparations automobiles ou de la prévention des incendies²¹. Ces initiatives porteront probablement leurs fruits. Parallèlement, les politiques publiques menées en matière de sécurité routière, d'indemnisation des dommages corporels, ou de prévention des catastrophes naturelles, pourraient également contribuer à revenir à une sinistralité plus faible.

²¹ Cf. actions menées par les associations « Assureurs prévention » (<http://www.assureurs-prevention.fr>) ou GEMA Prévention (<http://www.gema.fr/prevention/presentation-gema-prevention.html>).

Annexe

Classement²² des 16 premiers groupes d'assurance automobile en France

(2009 en chiffre d'affaires et parts de marché)

GROUPÉ	CA 2009	PART DE MARCHÉ 2009
SFEREN (MACIF, MAIF, MATMUT)	3 546 M€	27,5%
COVEA (GMF, MAAF, MMA)	2 339 M€	18,14%
AXA	1 780 M€	13,8%
GROUPAMA – GAN	1 315 M€	10,2%
ALLIANZ	1 015 M€	7,87%
GENERALI	824 M€	6,39%
CREDIT MUTUEL	552 M€	4,28%
CREDIT AGRICOLE - PACIFICA	503 M€	3,9%
AVIVA	221 M€	1,71%
AREAS	158 M€	1,23%
MACSF	127 M€	0,98%
GCE	124 M€	0,96%
MUTUELLE DE POITIERS	116 M€	0,9%
THELEM	98 M€	0,76%
BANQUE POPULAIRE	93 M€	0,72%
SURAVENIR	84 M€	0,65%
TOTAL	12 895 M€	100%

²² Source : Argus de l'assurance.

Classement²³ des 16 premiers groupes d'assurance habitation

(par chiffre d'affaires en France en 2009 et parts de marché)

GROUPE	CA 2009	PART DE MARCHÉ 2009
COVEA	1 256 M€	20,13 %
SFEREN (MACIF, MAIF, MATMUT)	1 167 M€	18,71%
AXA	840 M€	13,47%
GROUPAMA - GAN	825 M€	13,22%
ALLIANZ	495 M€	7,93%
PACIFICA (CA ASSURANCES)	412 M€	6,6%
ACM (GROUPE ASSURANCES CM)	317 M€	5,08%
GENERALI FRANCE	309 M€	4,95%
GCE ASSURANCES	143 M€	2,29
AVIVA	125 M€	2%
SOGESSUR (GROUPE SG)	71 M€	1,13%
ASSURANCES BANQUES POP	68 M€	1,09%
NATIO ASSURANCES	57 M€	0,91%
MUTUELLE DE POITIERS	56 M€	0,9%
THELEM	51 M€	0,81%
AREAS DOMMAGES	47 M€	0,75%
TOTAL	6 238 M€	100%

²³ Source Argus de l'assurance.