

Quelles assurances pour monter au ciel ?

Que l'on vole à titre sportif, récréatif ou dans le cadre de ses loisirs, que l'on emprunte une ligne aérienne régulière pour voyager, que l'on réceptionne un colis qui a traversé la planète, des assureurs et des courtiers sont là pour rendre possible le transport aérien. Comment est-on assuré lorsque l'on monte au ciel ? Des experts des risques liés à l'aéronautique se sont confiés à *La Revue du Courtage*.



CE QU'IL FAUT RETENIR :

- En aviation légère, comme en aviation commerciale, la majeure partie des dommages interviennent au sol ;
- Garantir des avions commerciaux mobilise une part importante de capitaux ;
- Des baisses de - 10 à - 20 % des tarifs des programmes d'assurance ont profité aux compagnies aériennes les douze derniers mois ;
- En cas de dommages, les indemnités versées par le transporteur aérien lors de l'acheminement sont limitées. D'où la nécessité pour les expéditeurs de compléter la couverture par des polices marchandises transportées ;
- Les Convention de Varsovie (1929) et de Montréal (1994) déterminent les responsabilités et devoirs des compagnies aériennes.

En France, on comptait fin 2014 une quinzaine de compagnies aériennes en métropole qui exploitaient des avions de plus de 19 sièges, en plus du groupe Air France, et une dizaine est basée en Outremer, selon un rapport du groupe de travail sur la compétitivité du transport aérien français réalisé en 2014 et présidé par le Député Bruno Le Roux. Le transport aérien français, et notamment les compagnies régionales, ont traversé non sans mal la crise économique de 2008 et plusieurs événements (printemps arabe, volcan islandais, crise nucléaire japonaise...) ont pesé depuis sur cette activité. Dans un marché fortement concurrentiel, la marge opérationnelle des transporteurs français dépasse rarement les 5%. La poussée des transporteurs à bas coût a renforcé la concurrence sur les liaisons moyen-courriers européennes. Sur les liaisons long-courriers, les transporteurs du Golfe font concurrence aux opérateurs de l'Hexagone. Dans ce contexte, la Direction générale de l'Aviation civile a évalué la baisse des tarifs aériens à - 0,9 % en 2013 et à - 0,5 % en 2014 (par rapport à 2013).



● INVENTAIRE DES “MACHINES VOLANTES”

Pour sa part, l'aviation légère recouvre l'utilisation d'appareils dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg. Sous ce vocable sont regroupées des catégories fort diverses, chacune ayant sa propre masse maximale : monomoteurs, bimoteurs légers, hydravions, giravions (pilotage d'hélicoptères), planeurs et motoplaneurs, ultra légers motorisés (ULM), planeurs ultra légers, parachutes motorisés ou non, ballons dirigeables ou non, aéromodèles et autogires. La conduite de ces engins regroupe en fait l'aviation sportive, l'aérostation et l'aviation privée, comme stipulé dans le Code de l'Aviation civile.

L'engouement pour le pilotage d'avions monoteurs ou bimoteurs légers dans un aéroclub ou une association est en baisse depuis quelques années : en 1990, on comptabilisait 50 665 élèves et pilotes brevetés contre 41 512 en 2014. En revanche, le nombre de personnes pratiquant l'ULM dans le secteur associatif a quasiment triplé en quatorze ans, passant de 5 360 adhérents en 1990 à 15 104 en 2014. Parmi ces activités, le risque le plus élevé d'accidents réside dans le pilotage d'avions (23 décès pour 15 accidents mortels en 2014) ou d'ULM (22 décès pour 14 accidents mortels la même année). Parmi les engins d'aviation légère, c'est le ballon qui enregistre la plus faible sinistralité, avec un accident mortel entre 2009 et 2014 ayant causé la disparition de deux personnes. Pour ce qui est des hélicoptères, un accident a entraîné le décès de cinq personnes en 2014.

NOMBRE DE PERSONNES PRATIQUANT L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE DANS DES AÉROCLUBS OU DES ASSOCIATIONS

TYPE D'APPAREILS	NOMBRE D'ADHÉRENTS EN 2014	NOMBRE D'APPAREILS EN 2014
Avions	41 512 élèves ou pilotes brevetés	1 958 aéronefs en propriété et 2 420 exploités
Ultra légers motorisés (ULM)	15 104 dont 3 337 élèves	9 261 déclarés auprès de la fédération
Giraviation (hélicoptères)	260 dont 89 élèves	67 aéronefs
Planeurs + motoplaneurs	11 115 élèves ou pilotes brevetés	1 715 planeurs et motoplaneurs
Aérostation (ballons)	916 adhérents dont 102 élèves	non communiqué
Parapentes et deltaplanes	21 229 dont 6 029 élèves	21 200
Parachutisme	15 918 élèves et parachutistes brevetés	60 avions largeurs

Source : Observatoire de l'aviation civile (données 2014 issues des différentes fédérations)

Autre engin volant, le drone civil qui a la particularité d'être un aéronef télécommandé. Longtemps réservé à des fins militaires, il est aujourd'hui utilisé pour des missions de renseignement, de transport, de cartographie ou la prise d'images vidéo ou photographiques par des entreprises du secteur privé. Cet appareil volant fait également des adeptes auprès d'amateurs passionnés. Son nom vient de l'anglais et désigne un faux bourdon ou mâle de l'abeille. Selon une étude du cabinet Xerfi, plus de 100 000 exemplaires ont été vendus en France en 2014 pour une utilisation de loisirs par le grand public. Les drones trouvent de plus en plus d'utilisations dans de nombreux secteurs d'activité (agriculture de précision, inspection des ouvrages d'art...) et attirent toujours plus d'opérateurs, avec 1 500 exploitants en 2015.

Courtier spécialisé dans l'assurance aéronautique, Air Courtage Assurances est notamment en charge de coordonner et placer le programme d'assurances de fédérations nationales et de groupements sportifs liés à ce domaine. Le cabinet propose des couvertures pour l'aviation de loisirs et d'affaires (propriétaires privés, clubs, écoles...) et conseille les entreprises évoluant dans l'industrie aéronautique. C'est ainsi qu'Air Courtage Assurances met en place des solutions d'assurances pour les pilotes d'avions, d'hélicoptères, de planeurs et d'ULM, ainsi que les pratiquants de deltaplane ou de parapente. Ce cabinet délivre aussi des assurances pour les drones à usage professionnel. Ceux qui ont le projet original de construire eux-mêmes leur avion pourront aussi trouver une couverture auprès d'Air Courtage Assurances. A la tête de ce cabinet basé dans l'Ain, à Saint-Vulbas, deux sœurs, Caroline Cognet-Renard et Christine Gervais, qui baignent dans l'assurance depuis leur plus jeune âge, leur père, grand-père et arrière-grand-père ayant été agents d'assurances généralistes.

Air Courtage Assurances travaille avec des assureurs du monde entier. Faisant partie des grands risques, le marché de l'assurance aéronautique est un domaine volatile, cyclique et les risques ne sont pas reconduits tacitement pour la majeure partie des contrats. Cela implique un suivi de gestion personnalisé et très rigoureux. Notons que, sur ce marché de niches, les conditions proposées par les porteurs de risques sont généralement calquées sur des clauses standard de marché et la plupart des assureurs ne disposent pas de leurs propres conditions générales.



● ENTHOUSIASTES AU POINT D'EN OUBLIER LES RISQUES

“ Parmi nos clients, nous avons des chefs d'entreprise, des dirigeants ou cadres de haut niveau qui sont très professionnels dans leur travail. Malheureusement, quand il en va de leur passion et du pilotage de leur machine, nombre d'entre eux sont souvent négligents et traitent de manière tardive les questions d'assurance pourtant essentielles... Il n'est pas rare que ceux-ci nous appellent juste quelques heures avant d'acheter leur machine ou de décoller en s'inquiétant de l'assurance ! ”, a observé Caroline Cognet-Renard, co-gérante et associée d'Air Courtage Assurances. D'un point de vue technique, les concepts de l'assurance aviation sont assimilables à ceux du secteur maritime/transport, avec notamment des garanties corps

qui couvrent les pertes et avaries causées à l'appareil, et des notions liées à la couverture des risques de guerre. Pour l'aspect “dommages”, Caroline Cognet-Renard préfère parler à ses “protégés” de garantie “Casse”, un vocable plus parlant auprès des pilotes à son avis.

Les assurances représentant toujours un coût trop important pour les propriétaires/pilotes de loisirs, ils ont tendance à réaliser des économies de bout de chandelle sur l'heure de vol en faisant l'impasse sur les garanties de prévoyance (décès, invalidité) ou l'Individuelle Accident Pilote Dénommé. Une Individuelle Accident à la place peut aussi être envisagée afin de couvrir les dommages corporels



Caroline Cognet Renard,
Co-gérante et associée,
Air Courtage Assurances

des personnes à bord de l'aéronef. Il convient de rappeler que les contrats d'assurances traditionnels de prévoyance comportent de nombreuses exclusions. Tel est le cas des Garanties Accidents de la Vie qui ne couvrent pas la pratique de l'ULM, ainsi que certaines activités aéronautiques à bord d'aéronefs certifiés (voltiges, tentatives de record...).

Air Courtage Assurances gère plus de 800 sinistres à l'année liés à l'activité aéronautique, en général. *"Par exemple, il est fréquent qu'un appareil soit détérioré au sol du fait d'une mauvaise manutention (choc avec la porte du hangar où il est entreposé...)"*, indique Caroline Cognet-Renard. A son avis, si l'année 2015 a enregistré plus de victimes à cause d'une météo exceptionnellement bonne qui a incité les pilotes à voler, le nombre d'accidents est néanmoins presque stable alors qu'il y a de plus en plus d'adeptes de ces "machines volantes", en particulier les ULM. Il faut aussi être attentif au risque d'abordage (collision), entre autres pour le vol à voile (planeurs et motoplaneurs) lorsque l'activité est dense.

L'aéronautique est aussi soumise à des sinistres d'intensité. Il y a peu d'accidents mais lorsqu'ils surviennent, le montant des réclamations peut rapidement être très important. Et depuis quelques années, une judiciarisation plus fréquente vient renchérir les coûts de la sinistralité : auparavant, les dossiers d'aviation légère étaient ouverts pour un montant de 50 000 € en cas de décès d'un passager.

LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES À RESPECTER POUR L'AVIATION LÉGÈRE

En vigueur depuis 2005, la réglementation européenne 785/204 impose des montants minimaux d'assurance en responsabilité civile (RC) en fonction de la masse maximale de l'appareil au décollage et du nombre de passagers. Les propriétaires/exploitants d'aéronefs doivent ainsi veiller à ce que tout vol entrepris soit bien assuré.

La RC vis-à-vis des tiers et des passagers est donc obligatoire pour l'aviation privée et de loisirs. Parce que le décollage s'effectue à pied, les parapentes ne sont pas soumis à cette réglementation européenne mais à la législation française.

Le Code du Sport porte obligation à un club sportif de contracter une assurance RC pour ses adhérents et d'attirer l'attention sur les risques dommages corporels en incitant à contracter des capitaux plus élevés en fonction de la situation de l'assuré (enfants en bas âge, situation professionnelle...).



... G.A.

Aujourd'hui, le poids de la judiciarisation a souvent fait doubler le montant des réclamations, certains dossiers passagers finissant malheureusement à des règlements de près d'1 M€. Pour Caroline Cognet-Renard, *"piloter ces appareils fait peur et rêver à la fois. Les médias relaient beaucoup les accidents d'avions et d'ULM. C'est pourquoi le grand public perçoit avant tout les activités aéronautiques comme dangereuses alors qu'en réalité, la sécurité s'est énormément améliorée dans l'aérien"*.



● FORTE DEMANDE POUR LES DRONES

Depuis 2013, Air Courtage Assurances assure plusieurs centaines de drones destinés à un usage professionnel et reçoit des demandes au quotidien. La plupart d'entre elles émanent de sociétés de production ou d'audiovisuel qui en ont besoin afin de réaliser des prises de vue aériennes. Deux arrêtés d'avril 2012 ont établi les règles générales pour l'exploitation des drones, l'objectif étant de protéger les personnes et les biens au sol, ainsi que les autres utilisateurs de l'espace aérien. Ces textes définissent notamment les usages possibles des drones et leur catégorie en fonction de leur masse et de leur usage (relevés photographiques, surveillance aérienne, thermographie, publicité aérienne...). Afin d'obtenir l'autorisation de faire voler un drone, son propriétaire doit déposer auprès de la Direction générale de l'aviation civile un dossier comprenant obligatoirement une RC vis-à-vis des tiers. *"Il est vraisemblable qu'à l'avenir, les drones devront également être couverts en RC vis-à-vis de et du fait des marchandises transportées. La librairie en ligne Amazone communique beaucoup sur son projet de livrer ses clients avec des drones, ce qui ouvre cette voie"*, anticipe Caroline Cognet-Renard. Si les porteurs de risques ne se bousculaient pas au portillon lorsque les premiers drones civils ont été lancés, ils sont désormais plus nombreux à vouloir investir ce marché.

Mettre en place des programmes d'assurances pour les compagnies aériennes, principalement concernant leurs garanties corps d'aéronefs et responsabilités civiles, nécessite une mobilisation importante de capitaux. Par exemple, un Airbus A380 peut être assuré jusqu'à 400 millions US\$. En matière d'assurance, l'aviation commerciale s'est aussi historiquement calquée sur le marché maritime du fait de caractéristiques assez similaires comme l'internationalisation des échanges et la concentration des valeurs. Ce marché international de l'assurance est basé à Londres et aussi dans la capitale française. Celle-ci occupe une place de choix, en partie tirée par les besoins assurantiels de l'industrie aéronautique française, une des plus importantes. De par le monde, une quarantaine

LES CONVENTIONS DE VARSOVIE ET DE MONTRÉAL RÉGISSENT LE TRANSPORT AÉRIEN

A l'achat d'un billet d'avion, un contrat est passé entre le passager et la compagnie aérienne, basé sur la Convention de Varsovie (1929) ou celle de Montréal (1994). Ces deux textes déterminent les responsabilités et devoirs des compagnies aériennes vis-à-vis de leurs passagers.

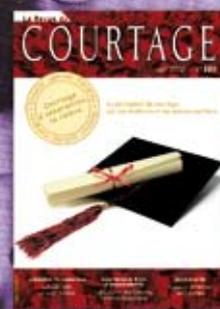


La Convention de Varsovie a pour objet d'unifier certaines règles relatives au transport aérien international et vise à protéger les compagnies aériennes en limitant les indemnisations que peuvent demander les passagers et leurs ayants-droits en cas de sinistre. Initiée par les Etats-Unis et entrée en vigueur dans les Etats membres de l'Union européenne en juin 2004, la Convention de Montréal pose en préambule *"l'importance d'assurer la protection des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation"*. A ce titre, la compagnie aérienne a effectivement une responsabilité de plein droit qu'elle ne peut contester jusqu'à un certain montant puis, au-delà, une présomption de responsabilité jusqu'à la hauteur totale du préjudice subi.

... G.A.

**Complétez
votre
collection !**

**Pour toute
commande
contactez le
01 48 74 19 12**



d'acteurs est à même de proposer les capitaux nécessaires à la souscription des risques aériens et, en général, un assureur aéronautique doit avoir la capacité de s'engager pour un montant minimal de 50 millions US \$. Les plus grosses compagnies comme AIG ou Allianz ont les capacités les plus élevées car elles peuvent porter des risques jusqu'à 500 millions US \$. Selon la Fédération Française des Sociétés d'Assurances, *"en raison de l'étroitesse du marché au regard du nombre d'assurés (les compagnies aériennes), la dilution des risques ne peut reposer sur la loi des grands nombres. C'est pourquoi le recours à la coassurance, à la réassurance, voire à la coréassurance est extrêmement fréquent"*. Pour un même avion, certains acteurs garantissent de 10 à 15 %, là où d'autres endossent des responsabilités moins élevées, de 2 à 5 % par exemple.



Il est aussi à noter que le transport aérien a dû faire face au terrorisme dès les années 1970. Les garanties dédiées à la couverture de ces risques de guerre, attentats et terrorisme se sont mises en place sur le marché et couvrent tant le corps de l'aéronef que la prise en charge de ces risques pour les passagers via le volet RC des contrats, complétée par une garantie spécifique en excédant concernant les tiers.

Les primes des programmes d'assurance des transports aériens commerciaux avaient fortement augmenté à la suite des attentats du World Trade Center en septembre 2001. Toutefois, durant la dernière décennie, des capitaux émanant d'investisseurs qui proposent des solutions alternatives ont afflué et ont déstabilisé le marché traditionnel de l'assurance et de la réassurance de l'aviation. Un mouvement qui s'est accentué lors des douze derniers mois et s'est traduit par des baisses de -10 à -20 % des tarifs des programmes d'assurance, au plus grand bénéfice des compagnies



Ludovic Berlioux,
Directeur du Pôle
Aviation, Marsh

aériennes. Autre élément favorable à la baisse des tarifs : la fiabilité des avions en constante progression depuis des années ainsi que son corollaire, une moindre sinistralité en terme de survenance même si les capitaux maximum en risque (corps et RC) peuvent être plus importants que par le passé. *"Aujourd'hui, le point le plus sensible est le facteur humain. On se souvient bien sûr du crash de l'avion de la Germanwings, reliant Barcelone à Düsseldorf et survenu le 24 mars 2015 dans les Alpes du Sud en France, suite à un acte volontaire du copilote qui avait orchestré son suicide. Ceci étant, de manière plus large, le niveau de formation des pilotes se doit d'être de plus en plus approfondi car si des difficultés non gérées par les systèmes informatiques surgissent, les réactions doivent être très rapides et pertinentes. D'où la nécessité de formations pointues en amont permettant, entre autres, une bonne connaissance des systèmes de l'avion et leurs limites"*, note Ludovic Berlioux, Directeur du Pôle Aviation de Marsh.



● DES GÉNÉRATIONS D'AÉRONEFS

Les garanties couvrant les passagers d'une compagnie low cost sont-elles moindres que s'ils voyagent sur une compagnie traditionnelle ? *"L'obligation de sécurité et d'assurance s'impose de la même façon à toutes les compagnies aériennes titulaires d'un Certificat de Transporteur Aérien délivré par les Autorités. 70 % des problèmes surviennent soit pendant le décollage, soit lors de l'atterrissage, cette dernière phase étant la plus critique car elle est à l'origine de 40 % des difficultés. Les compagnies low cost sont particulièrement présentes sur les trajets courts et le risque est donc statistiquement plus élevé puisqu'il y a davantage de phases de décollage et d'atterrissage par rapport à une compagnie long-courrier classique, par exemple. Or, leur historique de sinistralité est a contrario excellent"*, explique Ludovic Berlioux. Ce n'est pas parce qu'un avion est plus ancien que les risques sont plus élevés. Si un avion est autorisé à voler par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ou toutes autres autorités équivalentes reconnues, sa fiabilité et la sécurité de ses opérations sont a priori équivalentes à celles d'un avion de nouvelle génération. On tient davantage compte de la génération dont l'aéronef fait partie que de son âge. Ainsi, les dernières générations d'avions commerciaux type B787 ou A350 comportent des aides à la visualisation pour le pilote dites "tête haute" lui permettant de pouvoir tout à la fois regarder à l'extérieur en ayant accès aux informations essentielles comme la vitesse ou l'altitude voire même de bénéficier, selon les modèles, d'une vision de synthèse la nuit ou en cas de brouillard. Ces systèmes, développés à l'origine pour les pilotes d'avions de chasse, étaient jusqu'à présent uniquement disponibles, depuis une dizaine d'année, sur les avions d'affaires très haut de gamme.



Depuis de nombreuses années, les progrès technologiques ont ainsi permis une amélioration notable de la sécurité des vols. Suite à la catastrophe aérienne de l'Airbus A320 d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Strasbourg, le 20 janvier 1992, plusieurs facteurs ont été mis en évidence pour expliquer l'accident dont l'absence d'un système d'alerte de proximité du sol (Ground Proximity Warning System) sur cet appareil qui avait entraîné une collision durant l'atterrissage à l'approche de la piste. Une technologie qui a ensuite été imposée par les autorités à tous les avions afin de renforcer la sécurité. *"Chaque année, trois milliards de personnes empruntent l'avion, soit la moitié de la planète. Avec une moyenne d'un millier de décès par an environ lors de ces dernières années, ce mode de transport reste, de fait, le plus sûr au monde. Les progrès technologiques vont encore contribuer à augmenter la fiabilité des avions et à faire baisser la sinistralité, dans le contexte d'une hausse annuelle de 5 % des personnes transportées"*, considère Ludovic Berlioux.

Il n'y a pas de garanties obligatoires pour le transport de marchandises par voie aérienne. Côté expéditeur, elles sont couvertes sous l'angle dommages et, côté transporteur, c'est sa responsabilité civile qui les protège. Des intermédiaires (commissionnaires de transport par exemple) ont souvent pour mission l'acheminement des marchandises par voie aérienne. Selon les Conventions de Varsovie et de Montréal et le régime de responsabilité qui en découle, des indemnités doivent être versées par le transporteur en cas de dommages ou pertes de marchandises lors de l'acheminement. Néanmoins, l'indemnisation est limitée par des plafonds libellés en Droits de tirage spéciaux (actif de réserve internationale dont la valeur est basée sur un panier de quatre grandes devises). A cause de cette limitation, l'expéditeur peut avoir à garder à sa charge une partie de la perte car la marchandise n'est pas indemnisée à hauteur de sa valeur totale. Afin de compenser cette insuffisance de la couverture dont elle bénéficie par la RC du transporteur, des polices "Dommages aux marchandises transportées" aux conditions Tous Risques sont proposées aux expéditeurs, le plus souvent sur une base annuelle.

● MARCHANDISES SOUS HAUTE SURVEILLANCE

Dans la plupart des cas, le transport aérien est un maillon de la chaîne du transport multimodal. *“Le transport aérien est extrêmement sûr. Les zones de stockage sont bien surveillées et les risques de vol sont moindres. Les mesures de protection des personnes ont été renforcées. Par un effet de rebond, les biens sont aussi mieux protégés”*, considère Guillaume Touchard, directeur du pôle transport et logistique de Gras Savoye. Ce renforcement du contrôle des marchandises est intervenu à l’initiative des Etats-Unis après les événements du 11 septembre 2001. Des palettes spécialement adaptées au transport aérien sont arrimées à l’avion avec des filets de manière à renforcer la stabilité du chargement et la qualité du transport. La mise en container est effectuée dans les règles de l’art, les marchandises bien calées et emballées parce qu’un avion doit être parfaitement équilibré. Par comparaison au mode terrestre, le transport aérien enregistre une sinistralité bien moindre avec une prépondérance de la casse ou des variations de température sur des produits frais. *“Parce que les marchandises empruntent plusieurs modes de transport, il faut être en mesure d’identifier le tronçon de la chaîne logistique responsable du sinistre, le produit n’étant déballé qu’à l’arrivée”*, note Guillaume Touchard. Marie-Laure Tournebize, directrice technique du pôle Transport et Logistique de Gras et Savoye, complète ce descriptif : *“les retards sont moins fréquents lorsque les marchandises sont acheminées par avion que par la route. Ils peuvent cependant porter à conséquence sur des animaux vivants, des produits pharmaceutiques comme les vaccins ou des produits alimentaires en cas de rupture de la chaîne*



du froid. Des dommages peuvent aussi être causés si des containers réfrigérés ont arrêté de fonctionner. Les conditions de température et sanitaires doivent être irréprochables car la moindre rupture de la chaîne du froid ne pardonne pas”. C’est ainsi qu’une cargaison de langoustes vivantes envoyée des Etats-Unis vers l’Europe à l’occasion des fêtes de fin d’année n’a pas supporté la traversée de l’Atlantique...

Des événements naturels comme l’éruption du volcan islandais Eyjafjöll en 2010, à l’origine d’importantes perturbations des vols aériens dans le monde, peuvent être mis en avant par un transporteur pour dégager sa responsabilité. *“En cas de force majeure, c’est bien souvent le juge qui tranche. Il est cependant à noter que, compte tenu de la présomption qui pèse sur lui, le transporteur aérien a du mal à dégager sa responsabilité”*, relève Marie-Laure Tournebize.



Guillaume Touchard,
Directeur du pôle Transport
et Logistique, Gras Savoye



Marie-Laure Tournebize,
Directrice technique du pôle
Transport et Logistique,
Gras Savoye

Certaines catégories de biens (billets de banque, or...) ont des difficultés à trouver des porteurs de risques pour leur acheminement. *“Il y a un nombre d'acteurs réduit pour les valeurs”,* déplore Guillaume Touchard, *“les airs sont beaucoup plus sûrs que les routes pour ce type de biens mais les assureurs ont des exigences plus élevées au regard de la prévention”*. Lorsqu'une marchandise prend la voie des airs, l'expéditeur et le destinataire sont connus. Cette notion aboutit à un renforcement de la sécurité. Si le transport aérien est plus sûr, il est néanmoins plus onéreux que le transport terrestre. Il faut prévoir des ruptures de charge (passage de l'avion au camion par exemple) qui rendent ce mode d'acheminement moins souple que le transport routier.



Les progrès technologiques vont se poursuivre, rendant toujours plus sûr le transport aérien comme l'aviation sportive, récréative et de loisirs. *“L'homme se découvre quand il se mesure avec l'objet”,* disait Antoine de Saint-Exupéry. L'assureur ou le courtier se découvre quand il se mesure avec le risque !

... Geneviève Allaire

QUELQUES CHIFFRES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL EN FRANCE



Nombre de passagers transportés :

- 140 millions (+2,5% par rapport à 2012)

Les transporteurs français de Métropole :

- 61 millions de passagers transportés (+1,6% par rapport à 2012)
- 632 000 tonnes de fret transportées (-4,1% par rapport à 2012)

Les transporteurs français d'Outre-mer :

- 4,5 millions de passagers transportés (stable par rapport à 2012)
- 31 000 tonnes de fret transportées (-8,8% par rapport à 2012)

Les 5 premiers aéroports de l'Hexagone :

- Paris Charles de Gaulle : 61,9 millions de passagers
- Paris Orly : 27,2 millions de passagers
- Nice : 11,5 millions de passagers
- Lyon : 8,3 millions de passagers
- Marseille : 8,5 millions de passagers

(source : Fédération nationale de l'aviation marchande /données 2013)