

Vianney de Chalus, directeur de Groupama Transport

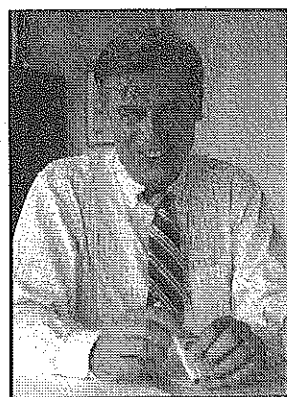
Les assurances Chegaray sont bien connues sur la place du Havre. Pouvez-vous néanmoins rappeler leur histoire ?

Vianney de Chalus :

Mon arrière grand père Antonio Chegaray vient du pays basque au Havre et il créé en 1890 une petite agence de souscription d'assurance. Son fils Pierre puis ses petits fils Yves et Noël développent l'affaire, l'un au Havre, l'autre à Paris. Moi, je prends la suite de mon oncle Yves Chegaray en 1983. Avec mes cousins Hubert et Alain Chegaray, de Chegaray Paris, et avec UAP, nous créons Navigation et Transport et nous constituons un groupe Chegaray Assurances qui, maintenant, s'adosse à Groupama. Nous restons profondément havrais parce qu'il n'y a rien de plus naturel d'être dans un port quand on fait le métier de l'assurance maritime... Mais en réalité nous ne réalisons que un ou deux pour cent de nos affaires au Havre.

Le rapprochement avec Groupama, qui sera effectif le 1er janvier 2000, est-il un partenariat, une prise de participation ou une absorption ?

C'est une fusion. Chegaray et la branche maritime du Gan créent ensemble Groupa Transport contrôlé totalement par Groupama qui n'avait, jusqu'à présent, aucune activité dans le maritime. J'en suis le directeur avec, pour adjoints, mon épouse Natalie de Chalus et Hubert Vibert. Pourquoi un tel virage ? Parce que depuis toujours Chegaray a été beaucoup plus un agent souscripteur agissant pour le compte d'autres compagnies et presque pas un assureur à part entière. En 1993, dix compagnies faisaient 63% du chiffre d'affaires en France. Deux ans après, elles étaient cinq à concentrer 73% de l'activité. De plus en plus, nos



clients n'éprouvaient plus le besoin d'externaliser... Même si le danger n'était pas immédiat, il était de ma responsabilité de chef d'entreprise de réagir afin de garantir la pérennité de l'entreprise et de ses emplois.

Plutôt que de perdre votre indépendance, l'autre option n'était-elle pas de devenir un assureur à part entière ?

Nous avons examiné plusieurs montages possibles mais l'assurance est comme l'industrie lourde. Elle mobilise énormément de fonds propres. Pour cent francs assurés, je dois disposer de 200 francs de fonds propres. Nous avons reçu des offres très intéressantes venant de l'étranger mais notre préférence est allée à Groupama pour plusieurs raisons : il est français, il est financièrement solide, il était la seule grande compagnie qui n'avait pas encore de branche transport. Nos cultures d'entreprise respectives, aussi, sont faites pour s'accorder. Cette fusion préserve intégralement notre personnel. Au Havre, le nom Chegaray perdure : nous sommes Groupama-Chegaray. La direction technique et le siège social sont au Havre. Vaut-il mieux déprimer indépendamment ou prospérer en bonne compagnie ? Nous avons choisi.

Propos recueillis par Pierre-Georges CANU

MER - ECONOMIE

GROUPAMA ABSORBE CHEGARAY DE CHALUS

Assurances maritimes : le troisième assureur français est havrais

En prenant le contrôle de la maison Chegaray, mais en lui confiant tout son secteur maritime, Groupama Transport devient le troisième assureur maritime national. L'assureur havrais échange un savoir-faire contre une stratégie de groupe.

« En un an, nous avons acquis une histoire, une place et une compétence d'expertise sur ce marché de l'assurance du maritime et des transports où nous avons décidé de nous investir sur le long terme », explique Bernard Delas, directeur général de l'assureur Groupama. Mardi, à Paris, la naissance de « Groupama Transport », troisième assureur maritime et transports français était rendue officielle. Structure juridiquement d'ici le 1er janvier 2000, dirigé au Havre par Vianney de Chalus, Groupama Transport, dont le siège est au Havre, regroupe les nouvelles activités « maritime et transports » de Groupama. Il inclut les agences de souscription Chegaray et la société Navigation et Transports acquises en 1997, ainsi que celle du Gan (repris par Groupama).

Cette restructuration a commencé au début de l'an dernier lorsque Groupama a acquis Chegaray (750 millions de F de primes). « En deux ans, nous sommes passés du statut d'acteur marginal avec 70 millions de F de chiffre d'affaires et 1 % de part de marché à celui de numéro 3 en France avec 800 millions de F de chiffre d'affaires et 13 % du marché », indique Vianney de Chalus. Si l'on ajoute, à cela, quelque 250 millions de F de facturations au Royaume Uni, et quelques dizaines de millions par le biais des filiales, Groupama Transport pèse actuellement plus de 1 milliard de F. dans le monde.

La France se situe elle-même au cinquième rang mondial de l'assurance maritime et trans-

ports, avec près de 7 milliards de F. et 8,47 % de parts de marché (chiffres 97).

Le marché français de l'assurance maritime et transports se concentre (5 acteurs majeurs l'an dernier contre dix en 1993). La concurrence est vive, d'autant que le marché est très cyclique. « Les assureurs ont souffert ces deux dernières années et ils souffrent encore en 1999 mais on peut espérer le redressement pour le second semestre 2000 », escompte Vianney de Chalus. Cette situation n'est pas sans influence sur les comptes : après une année « dure » 1997 et une nette amélioration l'an dernier, Groupama Transport devrait être juste à l'équilibre cette année, ce qui n'est pas si mal pour une fin de cycle. »

« Les axes de développement sont multiples », comme l'expose Emmanuel de Boullay. Il a pris récemment en charge l'activité assurance internationale et la supervision du pôle assurance maritime et transport chez Groupama « Premier axe pour 1999-2000, le Royaume Uni », au-delà de ce pays, la direction entend mettre en œuvre toutes les synergies potentielles avec les filiales internationales pour développer les activités d'assurance maritime et transports, notamment, en Espagne, en Italie, en Tunisie, en Turquie, en Asie ou en Amérique Latine. Ces développements permettront au groupe de figurer au nombre des acteurs majeurs de ce domaine. Même si, comme l'indique Vianney de Chalus « avoir dès aujourd'hui une position de numéro 3 en France constitue déjà une position mondiale intéressante. »

Qu'en est-il également de la croissance externe ? « Nous n'excluons a priori aucune opération de ce type », souligne Bernard Delas. « Mais notre objectif premier n'est pas d'atteindre une taille critique minimale dans ce métier. A l'avenir, c'est moins la taille que le professionnalisme qui fera la différence. »

Une correspondance de François COUDURIER

L'assurance maritime mobilise des sommes considérables. Ici le porte-conteneurs « ROSA ». M. sauvé du naufrage en décembre 97 devant Cherbourg (photo Eric Hourri).



LA MER EN BREF

Les CMN sur le marché des yachts

Les Constructions Mécaniques de Normandie - CMN - ont annoncé mardi au Congrès International de la Grande Plaisance à Cherbourg la signature d'un accord préliminaire portant sur la fourniture de trois yachtliners.

La construction de ces trois bateaux, des yachts à usage commercial équipés de 10 cabines doubles, a indiqué le président des CMN, André Ravier, représente 500.000 heures de travail pour une centaine de personnes pendant trois ans.

Cette commande, livrable dans un délai de trente mois, n'a encore fait l'objet que d'un accord de principe et doit être finalisée avant fin novembre, a indiqué M. Ravier en soulignant qu'elle permettrait aux CMN de se positionner sur le marché international des yachts dont la France était jusqu'alors quasiment absente.

Amicale du shipping, le premier lundi

L'Amicale du shipping havrais (ASH) tient ses permanences chaque premier lundi du mois (18 h 30) à son siège de l'avenue Lucien Corbeaux, face à la grande forme de radoub. Elu pour trois ans à la tête de l'association créée en 1996, le président Marc Villerois est secondé par deux vice-présidents, François Papiot et Thierry Petit.

Les membres du bureau sont Christine Lebourgeois (trésorière), Clay Abid (secrétaire général), Roselyne Poupel, Bruno Le Gurun, Francis Parédé et Didier Gaillard. Sans obédience syndicale ni sans allégeance patronale, l'ASH est ouverte à tous les salariés des professions portuaires. La commission la plus active est la « commission sociale » qui se préoccupe, par définition, de l'emploi.

TRAFIC PORTUAIRE

Attendus le 14

ATENS (Atg), quai ATL, agent KLF.
AURELIA (Atg), quai MTV, agent BOR.
AUTOROUTE (Nis), quai ROR, agent CMT.
BALTIMAR-NEPTUNE (Bhs), agent CGM.
BARGE TISVE 1 + ALIZ (Fra), quai ROR, agent CMT.
ELKE (Bm), quai ATL, agent SAS.
FORT-FLEUR D'EPEE (Fra), quai EUR, agent CGM.
HYUNDAI-FEDERAL (Pan), quai ASI, agent LOG.
KILSTRAUM (Nor), quai SOG, agent OCE.
PAUL-BARRILLON (Fra), quai PCA, agent PAR.
PEYO-YAVOROV (Bgr), quai ATL, agent UIM.
PRIDE-OF-LE HAVRE (Gbr), quai TGB, agent POF.
PRIDE-OF-PORTSMOUTH (Gbr), quai TGB, agent POF.
PRIDE-OF-PORTSMOUTH (Gbr), quai TGB, agent POF.
RENEE-DELMAS (Fra), quai BGV, agent ADV.
SAINT-ROCH (Fra), quai BGV, agent ADV.
STOLT-KITE (Cym), quai RIN, agent STP.
TOBIAS-MAERSK (Iom), quai EUR, agent MAE.
TONY-CAR (Lbn), quai ROR, agent CMT.

WEHR-FLOTTBEK (Lbr), quai BGV, agent JHA.
WESER-BRIDGE (Deu), quai ATL, agent KLF.

TRANSAT JACQUES VABRE. - A l'occasion du départ de la Transat Jacques Vabre les 16 et 17 octobre 1999, la Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes de Seine-Maritime et de l'Eure rappelle aux usagers de la mer qu'il est institué (arrêté du Préfet maritime n° 32-99 du 14 septembre 1999) une zone exclusivement réservée aux navires engagés dans la course et aux navires accrédités par l'organisateur. Cette zone est délimitée comme suit :

— au nord et à l'est de la côte depuis le phare de la Hève jusqu'à la digue nord du Havre en un point B (49°29, 40 Nord ; 00° 05,58 Est).

— au Sud par une ligne reliant les points B et A (49° 30, 01 Nord ; 00°02, 63 Est)

— à l'Ouest par une ligne allant du point A au phare de La Hève.

La circulation, le stationnement et le mouillage des navires et engins nautiques y sont interdits, les 16 et 17 octobre de 14 h à 17 h.

Une zone de libre accès et de circulation pour les navires spectateurs est créée le long du chenal d'accès du port du Havre jusqu'aux limites de la zone interdite.