



ALGEREASS

Bulletin de la Compagnie Centrale de Réassurance

2 ÈME SEMESTRE 2015

Editorial

Parmi les éléments de dépenses des agents économiques qui ont cette particularité de la permanence et de l'horizontalité, à l'instar des biens de consommation durables et non durables, figure celui de l'assurance automobile. En vérité, ce produit d'assurance de masse qu'est l'assurance automobile, intègre directement ou indirectement, tous les budgets d'entreprises et la quasi-totalité des bourses ménagères.

Cette forte intégration de l'assurance automobile dans les structures de dépenses des entreprises et ménages, lui confère une sensibilité marquante notamment sur les coûts de transport et le pouvoir d'achat des automobilistes appartenant aux tranches inférieures des revenus.

Cette sensibilité ajoutée au caractère obligatoire de cette assurance, explique l'intérêt que porte le régulateur à la création et l'entretien d'un marché de l'assurance automobile qui satisfait aux contraintes d'ordre socioéconomiques mais aussi à celles se rapportant à la viabilité commerciale du produit d'assurance lui-même. L'examen de la gamme des services d'assurance automobile offerts en Algérie, montre quelques progrès comme l'avène-

ment de l'assistance automobile et l'actualisation les limites d'indemnisation. Mais restent encore des sujets sensibles auxquels la profession tente de trouver des solutions appropriées. La diversification des canaux de distribution, l'évaluation des dommages et le règlement des sinistres, définissent quelques marges de progression que le marché national pourrait accomplir dans le cadre du programme de réforme de la branche automobile. Les assurés sont très attentifs sur tout qui concernent la prestation en matière d'assurance automobile.

Les professionnels sont conscients que cette dernière conditionne, pour un grand nombre de consommateurs, le comportement envers les autres produits d'assurance.

Le séminaire organisé sur ce sujet, par la CCR au mois de novembre 2015 a été une opportunité de débat autour, d'une part, des progrès réalisés et les perspectives d'évolution attendues de l'assurance automobile en Algérie, et d'autre part, des solutions pratiquées sur des marchés automobiles étrangers. Ce numéro du bulletin Algéreas présente un résumé de ces communications, dont les textes intégraux sont disponibles sur le site web de la CCR. Bonne lecture.

Sommaire

Editorial

L'assurance automobile en Algérie : Situation et perspectives

Le système d'assurance automobile en France

Gestion des sinistres automobile dans le marché japonais

Expérience tunisienne en matière d'assurance automobile

Produits d'assurance automobile dans les pays nordique (Europe)

L'assurance automobile en Algérie : Situation et perspectives



Présenté par M. Brahim Djamel KESSALI
Président de l'UAR – ALGERIE

Les acteurs du marché :

On distingue deux types de réseaux de distribution :

- Agences directes au nombre de 1260.
- Agents Généraux d'Assurances (AGA) au nombre de 1000.

A ceux-là s'ajoutent 30 courtiers d'assurances qui contribuent à l'apport des affaires en assurance automobile entre autres.

En termes de données chiffrées, ceci nous donne la répartition suivante :

Pour une agence

17400 Habitants

Population 39.5 millions

2400 véhicules

Parc auto. 5.4 millions de véhicules

1 050 km²

Etendu du territoire 2.381.000 km²

Ceci dit, la répartition géographique de ces points de souscriptions est disproportionnée, en effet, une grande partie du réseau est concentrée au nord du pays et surtout dans les grands centres urbains.

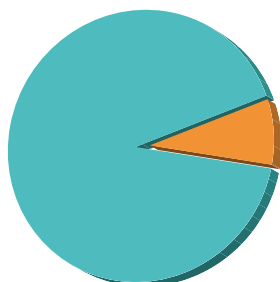
Chiffres d'affaires en automobile :

L'assurance automobile constitue pour le marché algérien la branche principale avec plus de 52% de part de marché (toutes branches confondues).

Une progression régulière de 12% avec un pic de 21% en 2012 a été enregistrée ces cinq dernières années due à l'accroissement du parc automobile national (en moyenne 400.000 automobiles neuves sont importées chaque année), et à l'offre de nouveaux produits et de nouvelles formules mises en place par les compagnies.

Répartition du chiffre d'affaire entre les compagnies :

70% de parts de marché reviennent aux compagnies publiques qui sont la SAA, CAAT, CAAR, CNMA. La SAA couvre à elle seule 50% de cette part de marché.



Le volume de prime, restant soit 30%, est partagé entre les neuf (09) autres compagnies, avec une prédominance de la CIAR qui s'adjuge près de 11% de part de marché de l'assurance automobile.

Sinistralités et indemnisation:

25.000 à 30.000 accidents corporels sont enregistrés par an soit une moyenne de 10 à 12 décès et 90 à 100 blessés par jour et entre 03 à 05 accidents d'une gravité extrême.

Concernant les dommages matériels, les assureurs enregistrent chaque année plus de un million de déclarations de sinistres.

Les règlements opérés dans le cadre de l'assurance automobile représentent 75% du montant global des sinistres réglés par les assureurs, toutes branches confondues.

Au titre de l'exercice 2014, les assureurs ont procédé aux règlements de dossiers sinistres automobiles pour un montant de 44.8 milliards de Dinars contre 40.5 milliards de Dinars en 2013, soit une hausse de 10%.

Le niveau d'indemnisation en assurance demeure faible en dépit des efforts de règlements consentis ces dernières années et les résultats encourageants enregistrés au cours des dernières années et durant l'exercice 2015.

Perspectives :

- Prise en charge véritable des intérêts des porteurs de contrats d'assurance au nom du principe sacré du droit à l'indemnisation.
- Relancement de la convention « Indemnisation Directe des Assurés (IDA) ».
- Informatisation de la gestion en s'appuyant sur les NTIC.
- Introduction d'un instrument d'échange d'informations entre les compagnies en matière de sinistres, en l'occurrence le Fichier National des Conducteurs Assurés (FNCA).
- Introduction de nouvelles formules plus attractives et mieux adaptées aux besoins de la clientèle comme l'assurance au kilomètre ou encore l'assurance à destination de la gente féminine.
- Mener des actions aux côtés de toutes les institutions concernées par la prévention.
- Prendre des mesures contribuant à discipliner les mauvais conducteurs.

Le système d'assurance automobile en France



Présenté par M. Philippe DA COSTA
Directeur Général Adjoint du Groupe Macif – France

Résumé

Une assurance automobile en France est une assurance de principe indemnitaire rendue obligatoire depuis 1958 et est régie par le code des assurances. Son but principal est d'apporter un soutien financier face aux pertes subies par un assuré ou une personne tierce, notamment lors d'un accident de la route, mais aussi pour des dommages subis en dehors de la circulation.

Les formes de contrats comme les garanties proposées par les compagnies d'assurances sont variées. Chaque contrat souscrit est propre à une situation. Que ce soit le véhicule, les garanties choisies, le souscripteur ou la compagnie d'assurance.

Les contrats d'assurance ne produisent leurs effets que lors de la survenance d'un sinistre assuré. Dans ce cas, l'indemnisation est faite en tenant compte de la déclaration de l'assuré, du constat amiable complété, du rapport de l'expert mais aussi des clauses du contrat.

L'assurance automobile représente une part importante du marché de l'assurance.

Composition et caractéristiques :

Le parc automobile français est très varié. En 2013, 38.5 millions de véhicules 4 roues de particuliers sont assurés dont 90% de véhicules légers, 8% de véhicules utilitaires (fourgons) et 2% de caravanes et remorques.

On y trouve aussi 4.1 millions de véhicules « flottes » (appartenant aux entreprises) et 2.7 millions de véhicules agricoles.

Le parc est en légère progression d'une année sur l'autre après avoir traversé des années moroses, néanmoins, l'achat de véhicules d'occasion progresse 3 fois plus vite que le neuf. 21% des automobiles ont 15 ans ou plus.

Les contrats d'assurances :

Les contrats d'assurances sont des contrats mono-risques avec une garantie obligatoire (RC) ; une liberté de souscription pour les autres garanties (incendie, bris de glace, vol, dommages...); une liberté des prix sauf pour la prime accordant la garantie Catastrophes Naturelles, fixée par l'Etat et l'application du système « Bonus/Malus ».

La souscription des garanties couvre 100% de la RC, 84% des vols et incendies, 92% des bris de glace et enfin 64% des dommages.

Les contrats automobiles reposent sur un système très normé, très conventionné ; un système de gestion très industrialisé ainsi qu'un contrôle et un interventionnisme de la part de l'Etat très marqués.

Zoom sur la convention IRSA :

En 2012, 1 542 000 sinistres se sont réglés grâce à cette convention, toutes sociétés confondues.

La Convention IRSA est une Convention d'Indemnisation directe de l'assuré et de Recours entre Sociétés d'Assurance automobile. Signée par la plupart des sociétés d'assurance en France, elle est destinée à faciliter le règlement des dommages matériels en cas d'accident de la circulation.

Créée en 1968 sous l'appellation convention d'indemnisation directe des assurés (convention IDA), elle voit ses prérogatives étendues et change de nom en 1974. La convention IRSA s'avère donc déterminante pour la définition des responsabilités lors d'un sinistre et pour l'indemnisation des assurés.

La convention IRSA implique au moins deux véhicules terrestres soumis à l'obligation d'assurance assurés auprès de sociétés adhérentes, avec ou sans dommages corporelles.

Les avantages de cette convention sont la rapidité de l'indemnisation (chaque assureur paye son assuré : satisfaction de l'assuré) et elle nécessite aucun échange papiers entre les assureurs. Il existe toutefois deux alertes dont la maîtrise impérative des règles conventionnelles par les gestionnaires et la nécessité de maintenir.

Perspectives et défis :

- L'éclosion de l'approbation collective de la voiture : covoiturage/auto-partage ;
- Le véhicule de plus en plus connecté ;
- Un cadre réglementaire d'acquisition bouleversé : Loi Hamon du 1er janvier 2015 ;
- L'émergence des comparateurs ;
- L'émergence de nouveaux acteurs qui mettraient à mal le système conventionnel et l'industrialisation de la gestion.

Gestion des sinistres automobile dans le marché japonais

Présenté par M. Kensuke NODA
Manager Succursale SOMPO - FRANCE

Résumé

Marché de l'assurance automobile :
 Dans le marché des assurances, l'assurance automobile est celle qui détient la plus grande part de marché au Japon avec un taux de 61.2%, dont 48.4% pour le « voluntary auto » et 18.8% pour le « compulsory auto ».

Concepts de l'assurance automobile :

Il existe quatre (04) principales couvertures :

- La responsabilité des blessures corporelles : Indemnisation dans le cas où l'assuré est responsable des blessures / la mort d'une autre personne causés par l'accident.
- La responsabilité des dommages matériels : Indemnisation dans le cas où l'assuré est responsable des dommages d'une propriété matérielle d'une autre personne.
- Propres blessures corporelles : indemnisation dans le cas où l'assuré a été blessé ou décède lors d'un accident.
- Propres dommages matériel : indemnisation dans le cas où le véhicule de l'assuré subi des dommages.

Des couvertures spéciales sont proposées à la clientèle en supplément aux 04 principales couvertures ci-dessus :

- Couverture pour la conduite d'un véhicule emprunté ;
- Couverture pour les biens chargés dans le véhicule ;
- Couverture pour les accidents en motocyclette ;
- Couverture spéciale frais juridiques ;
- Couverture pour le remplacement du véhicule endommagé par un nouveau ;
- Couverture en cas de catastrophes naturelles.



Procédure de traitements des demandes au Japon :

En 2015, il existe 332 départements de traitement des demandes comptant 13200 employés ce qui permet d'offrir un service de haute qualité.

Chaque année l'assurance automobile japonaise enregistre 2.5 millions de sinistres et génère un chiffre de 4 billions d'Euro.

Subrogation entre les sociétés d'assurances :

Au Japon, les compagnies d'assurances sont en mesure de soumettre leur client à négocier avec contrepartie (compagnie d'assurance).

Surtout pour la «négligence comparative», ceci est l'un des points les plus importants pour régler la revendication. Cependant, la plupart des clients ne sont pas des professionnels de la négociation, et ils ne disposent pas des connaissances sur la responsabilité.

Les compagnies d'assurances soutiennent donc leurs clients afin qu'ils ne souffrent pas de ce genre de négociation en négociant directement avec les contreparties.

Expérience tunisienne en matière d'assurance automobile



Présenté par M. Lassaâd ZERROUK
Président de la FTUSA – TUNISIE

Résumé

Le constat :

Avant la réforme de 2005, l'assurance automobile occupait toujours la 1ère place en accaparant près de 50% des primes, elle participait à concurrence de 50% des indemnisations et des deux tiers des provisions techniques mais elle enregistrait des résultats déficitaires ce qui était une situation intenable et difficile pour les compagnies d'assurances, la clientèle et les autorités publiques.

Cette situation nécessitait l'élaboration d'un plan de réforme pour pallier aux insuffisances inhérentes essentiellement au système d'indemnisation des dégâts corporels des victimes des accidents de la circulation et parvenir par la même à rétablir l'équilibre financier de cette branche.

La réforme engagée :

La réforme de l'assurance automobile vise trois objectifs : tout d'abord un dédommagement rapide et équitable des victimes d'accidents de la circulation à travers l'institution d'un nouveau système d'indemnisation, à savoir un nouveau régime juridique de l'indemnisation, une fixation des préjudices indemnisables, l'expertise médicale, une fixation des barèmes, le recours obligatoire à la transaction et la fixation des délais, et enfin les sanctions.

Puis, la mise en place d'un mécanisme efficace de prévention routière et à travers la création d'un fonds chargé de financer les opérations de sécurité routière. Ce fonds sera principalement financé par les assureurs, soit 0.4% de la prime d'assurance d'automobile.

Enfin rétablir l'équilibre financier de l'assurance automobile.

Défis à relever :

Une étude stratégique et actuarielle portant sur l'élaboration d'un contrat-programme relatif au secteur des assurances en Tunisie qui a été réalisée en 2014, vise à :

- Apporter des réponses à toutes les insuffisances entravant le développement du secteur en mettant en place une feuille de route pour les cinq prochaines années.
- Le contrat programme fixera des objectifs à atteindre à l'horizon 2019, à travers un plan d'action visant à améliorer le degré de satisfaction de l'assuré, l'efficacité de la compétitivité des produits d'assurance de manière à se rapprocher davantage des normes internationale en vigueur.

Le principal objectif du contrat-programme est de restaurer l'équilibre de l'assurance RC automobile essentiellement par les mesures prioritaires suivantes : vise à :

- La mise en place d'une centrale des risques automobiles ;
- La révision des bon-mali applicables ;
- La mise en place des actions efficaces de prévention pilotées par la FTUSA.



Produits d'assurance automobile dans les pays nordique (Europe)



Présenté par M. Stefan SCHULZ
Directeur du département Motor
Consulting de la Munich Re – Allemagne

Résumé

Les marchés européens se distinguent selon leurs systèmes d'indemnisation, leurs différentes options concernant le choix des produits, leurs circuits de distribution.

Des produits RC :

L'un des produits RC est la couverture pour le conducteur.

Elle existe en Europe de deux façons :
Selon l'indemnisation RC Auto pour les victimes et selon l'indemnisation assurance accident.
La différence entre les deux est moins grave dans un barème que dans la plupart des systèmes d'indemnisation en Europe à cause des rentes. Le schéma d'indemnisation de l'assurance accident en utilisant des barèmes d'invalidité est proche du barème utilisé en automobile.

Un autre des produits RC est la couverture en cas d'incapacité à conduire.

Ce service cible les personnes qui sont dépendantes de leur véhicule. Si c'est nécessaire pour quelqu'un d'avoir la possibilité de se servir de sa voiture, un chauffeur est disponible pour lui.

La couverture TLO :

La couverture TLO est une couverture auto dommage qui ne couvre que la perte totale. C'est une couverture pour un groupe ciblé qui habituellement n'achète pas de la couverture facultative à cause de son prix. Elle est meilleure marché que la couverture tous risques, de ce fait, beaucoup de gens peuvent se payer cette couverture.

TLO est rentable pour des voitures plus vieilles. Sa clientèle est plus nombreuse que la clientèle tous risques. Cette couverture garantie la mobilité du client.

Assurance GAP :

L'assurance GAP est une police multi-annuelle. Il y a un risque moral aggravé. Pendant un glissement vers une récession on doit se tenir sur ses gardes à cause de la fraude. Dans quelques marchés, la valeur vénale est difficile à maîtriser à cause de l'absence d'information ou à cause de la volatilité du marché.

Cependant, les primes sont suffisantes pour couvrir les problèmes mentionnés et en plus la concurrence dans le secteur des produits supplémentaires n'est pas aussi dure que dans le secteur des produits standards.



L'assistance :

Cette couverture offre une grande variété de service, par exemple : dépannage immédiat, hébergement pendant le dépannage, véhicule de remplacement pendant le dépannage, stockage du véhicule, paiement des frais, etc.

Le produit assistance est vendu en association avec les produits standards ce qui permet à l'assureur d'offrir un produit attractif.

La plupart des assureurs collabore avec des compagnies spécialisées. Sans collaboration le maintien d'un réseau de compagnies d'assistance sera difficile.

Un réseau en étroite imbrication offre l'opportunité de gérer les sinistres à temps et en conséquence la possibilité de réduire les coûts de sinistres.