

L'Assurance Automobile en Algérie Situation et perspectives

1- Historique :

Au lendemain de l'indépendance de l'Algérie en 1962, l'activité d'assurance automobile était régie par la loi française du 27 février 1958 relative à l'obligation d'assurance automobile et ce, en vertu d'une décision des pouvoirs publics de reconduire dans tous ses effets, cette même loi, déjà en vigueur en Algérie avant l'indépendance.

Cette situation a duré jusqu'en 1966, lorsque le gouvernement algérien avait décidé d'abroger tous les textes français reconduits en 1962, y compris ceux relatifs aux assurances.

Entre 1966 et 1974, notre pays a connu, en matière de législation des assurances un vide juridique qui n'a pris fin qu'avec la promulgation du premier texte algérien relatif aux assurances. Un texte consacré spécifiquement et exclusivement à l'assurance automobile.

Il s'agit de l'Ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation qui maintient le principe du droit commun en ce qui concerne la réparation des dommages matériels et qui instaure une véritable révolution dans le principe d'indemnisation des accidents corporels dès lors que : « tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels ouvre droit à indemnisation pour toute victime ou ses ayants droit, alors même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis à vis de la personne civilement responsable de l'accident ».

Plus encore, cette indemnisation est étendue au souscripteur ou au propriétaire du véhicule mais aussi, même au conducteur du véhicule, auteur de l'accident dans certaines conditions.

Ces dérogations aux principes connus jusque-là ont été introduites en adéquation avec le contexte politique et l'environnement socio-économique de l'époque.

La loi 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 est venue préciser les modalités d'indemnisations et réviser le barème en vigueur tout en maintenant le principe d'indemnisation cité plus haut, toujours d'actualité.

Certes, la première préoccupation des pouvoirs publics reste la protection des victimes des accidents de la route et de leurs ayants droit, cependant une réflexion est engagée autour de ce dispositif pour l'adapter aux nouvelles données économiques du pays.

Juste après la promulgation du premier texte régissant l'assurance automobile, les pouvoirs publics ont décidé d'organiser le marché de l'assurance en répartissant la couverture des risques entre les quatre sociétés qui activaient alors.

Il s'agit de :

- **CAAR** : pour l'assurance des risques industriels, des risques de construction et des risques transports dévolues ensuite à la **CAAT**, à compter de 1986.
- **SAA** : pour l'assurance automobile, les risques de masse et les assurances de personnes.
- **CNMA** : assurance automobile et assurance risques agricoles.
- **MAATEC** : assurance automobile (uniquement).

Cette période qui a duré de 1975 à 1990 a entraîné des changements sur le plan comportemental où l'aspect commercial et marketing fut relégué au second plan.

L'Algérie, premier pays d'Afrique sur le plan de la superficie (2 381 741 km²) compte, à fin 2014, une population de 39 500 000 habitants et un parc national automobile de 5 400 000 véhicules dont près de 50% de vingt ans d'âge et plus, malgré les efforts de rajeunissement du parc déployés depuis le début des années 2000.

2- Les acteurs du marché :

L'assurance automobile en Algérie est pratiquée par treize (13) sociétés dont :

- Six publiques y compris deux mutuelles (agricole et enseignement/culture). Il s'agit de : **CAAR, CAAT, CASH, CNMA, MAATEC et SAA.**
- Sept privées, créées à la faveur de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995. Il s'agit de : **2A, ALLIANCE, AXA Dommages, CIAR, GAM, SALAMA, TRUST.**

La distribution de l'assurance automobile est réalisée par le biais d'agences et de points de souscription répartis sur tout le territoire national.

On distingue deux types de réseaux de distribution de l'assurance automobile :

- Agences Directes, au nombre de 1.260.
- Agents Généraux d'Assurances (AGA), au nombre de 1000.

Soit un total de 2260 agences sur l'ensemble du territoire national.

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

Malgré les efforts accomplis par les sociétés d'assurance pour accroître leurs réseaux de distribution qui n'étaient globalement que de 878 agences en 2000, on peut considérer que l'ensemble du réseau actuel demeure encore insuffisant eu égard au nombre d'habitants, à l'importance du parc automobile et à l'étendue du territoire national, pour offrir une prestation d'un niveau de qualité acceptable.

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

Une agence pour :

- 17.400 habitants (Population: 39,5 millions d'individus)
- 2.400 véhicules (Parc automobile: 5,4 millions de véhicules)
- 1.050 Km² (Étendue du territoire: 2.381.000 Km²)

De plus, la répartition géographique de ces points de souscription est disproportionnée en matière d'occupation des espaces car une grande partie du réseau est concentrée au nord du pays et surtout dans les grands centres urbains.

Pour compléter le système d'indemnisation au titre des dommages corporels, les pouvoirs publics ont créé le Fonds de Garantie Automobile initialement Fonds Spécial d'Indemnisation pour la prise en charge de tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants-droit causés par des véhicules terrestres à moteur dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se trouve, au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert ou non assuré et se révèle totalement ou partiellement insolvable.

3- Cadre législatif et réglementaire :

L'assurance automobile, particulièrement la garantie Responsabilité Civile couvrant les dommages causés aux tiers, (garantie obligatoire) est très réglementée par les pouvoirs publics.

Plusieurs textes sont consacrés exclusivement à ce type de couverture, à savoir :

- L'Ordonnance 74/15 du 30/01/74.
- La Loi 88/31 du 19/07/88 modifiant et complétant l'Ordonnance 74/15.
- Les Décrets : 80/34 - 80/35 - 80/36- 80/37 du 16 Février 1980.
- Le Décret Exécutif n° 04/103 du 05 Avril 2004 portant création et fixant les statuts du FGA.
- Les Arrêtés (*attestation d'assurance, assurance des cyclomoteurs*).

Par ailleurs, plusieurs articles sont introduits par les différentes Lois de Finances, pour amender certaines rubriques en relation avec l'assurance automobile.

4- Cadre technico-juridique du contrat d'assurance automobile :

- En matière de souscription

La police d'assurance automobile proposée actuellement par le marché est une véritable multirisque. Les garanties sont reprises avec précision sur les Conditions Générales du contrat et sont classées suivant qu'elles concernent :

1. *La Responsabilité Civile à l'égard des tiers et des occupants (obligatoire),*
2. *Les dommages causés au véhicule (en tant que patrimoine),*
3. *Les frais de procédures (défense et recours).*

D'autres garanties sont adossées au contrat de base en automobile telles que l'assurance des personnes transportées en automobile (individuelle accident) et l'assistance aux véhicules et aux personnes ; cette dernière a été récemment mise sur le marché par plusieurs compagnies d'assurance.

La garantie RC qui revêt un caractère obligatoire est accordée « sans limitation de somme » pour les dommages matériels, tandis que pour les dommages corporels, l'indemnisation est déterminée par la loi selon un barème qui tient compte des revenus de chaque victime sans en limiter le nombre.

Les **polices d'assurances automobiles**, sont classées selon qu'il s'agisse de contrats souscrits par une entreprise ou de contrats souscrits à titre individuel. Ainsi on trouve des :

- Contrats "Flotte" représentant 20% des souscriptions du marché
- Contrats Particuliers représentant 80% des souscriptions
 - En matière de tarification

Les **tarifs applicables**, sont scindés en deux parties :

- Garantie (RC) obligatoire,
- Autres Garanties (facultatives).

Le tarif RC, est homologué par l'Autorité de régulation. Il s'agit d'une prime exprimée, en général, en montant déterminée sur la base de certains paramètres, notamment : Genre de véhicule, Usage, Puissance, Zone de circulation et dans certains cas en fonction du chiffre d'affaires ou du tonnage.

Si l'on tient compte du niveau de couverture imposé aux assureurs par la Loi, d'une part et de la sinistralité automobile importante en Algérie, on peut considérer que la prime ainsi arrêtée, est insuffisante.

A titre d'exemple, pour un véhicule léger d'une puissance de 07 à 10 cv pour usage affaire, le montant de la prime nette (RC), est de 1933 DA, soit l'équivalent de **16** euros, loin de ce qui se pratique dans les pays voisins.

Pour les primes des garanties facultatives, les tarifs sont élaborés par les sociétés d'assurance et soumis au visa de l'autorité de régulation.

A titre d'exemple, la prime moyenne pour l'assurance d'un véhicule d'une valeur de Un (1) million de dinars, assuré en "Tous Risques" pour une année, s'élève à 60.000 DA (HT) environ.

5- Chiffre d'affaires en automobile et son évolution :

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

Elle a enregistré, ces cinq dernières années une progression régulière de l'ordre de 12% en moyenne, avec un pic de 21% en 2012.

Cette progression est le résultat de ;

- l'accroissement du parc automobile national, (importations de véhicules neufs, évalués à 400.000 véhicules en moyenne par an).
- l'offre de nouveaux produits et de nouvelles formules mises en place par les compagnies.

Le volume de primes réalisé durant les dix (10) dernières années, s'établit comme suit :

(Chiffres en millions de Dinars)

Exercices	CA réalisés	Taux de progression
2005	18.535	22%
2006	21.064	14%
2007	24.525	16%
2008	29.530	20%
2009	35.433	20%
2010	40.329	14%
2011	43.958	09%
2012	53.118	21%
2013	61.073	15%
2014	65.360	07%

Répartition du Chiffres d'affaires entre les compagnies.

Le marché de l'assurance automobile en Algérie est dominé par les compagnies dites traditionnelles (SAA, CAAR, CAAT, CNMA), qui s'octroient près de 70% de parts de marché, dont près de 50% reviennent à la SAA.

Une situation qui s'inscrit dans le prolongement de la période du monopole de l'état sur les assurances et, à un degré moindre de la période dite de « spécialisation ».

Le volume de prime restant, soit 30%, est partagé entre les neuf (9) autres compagnies, avec une prédominance de la CIAR qui s'adjuge près de 11% de part de marché de l'assurance automobile.

6- Sinistralité et Indemnités :

➤ Sinistralité

Concernant ce volet, les accidents de la route en Algérie sont de plus en plus nombreux, de plus en plus graves et de plus en plus meurtriers. Avec 25 000 à 30 000 accidents corporels par/an, on enregistre une moyenne de dix à douze décès et 90 à 100 blessés par jour et entre trois et cinq accidents d'une gravité extrême, chaque année en Algérie.

Exemples, en 2014 :

- Au mois de **Mars** : Hassi-Messaoud, Bus contre camion : **9 morts et 13 blessés**
- Au mois de **Septembre**: Entre Aflou et Laghouat, Bus contre camion : **20 morts et 42 blessés**
- Au mois de **Novembre** : Alger, Bus contre camion : **31 blessés**

Tout récemment, au mois de **Mars 2015** : In Salah, Bus contre camion : **11 morts et 20 blessés**.

Concernant les dommages matériels, les assureurs enregistrent chaque année plus de un million de déclarations de sinistres, quarante pour cent, environ (40%) pour la seule SAA avec plus de 400.000 déclarations par an.

Au-delà des pertes humaines et des blessés en hausse fulgurante, le phénomène des accidents de la route occasionne un impact économique équivalent à 100 milliards de dinars par an, (selon les chiffres du ministère des Transports).

A noter que l'élément humain constitue la première cause de ces accidents dans près de 85% des cas.

➤ Indemnités

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 milliers de dossiers sinistres automobiles pour un montant de **44,8 milliards de DA** contre **40,5 milliards de DA** en 2013, soit, une hausse de 10%.

Tableau des indemnisations du marché

En Millions de DA

Exercices	Montants des indemnisations	Taux de progression
2005	13.200	14%
2006	15.752	19%
2007	18.038	15%
2008	21.160	17%
2009	26 478	25%
2010	26 560	00%
2011	30 483	15%
2012	36 417	20%
2013	40 569	12%
2014	44.769	10%

Le niveau d'indemnisation en assurance automobile dans notre pays demeure relativement faible en dépit des efforts de règlement consentis ces dernières années et des résultats encourageants enregistrés au cours des dernières années et durant l'exercice 2015.

Cependant, la cadence des règlements reste en décalage par rapport au nombre sans cesse croissant des accidents enregistrés causant une accumulation des stocks de sinistres à payer.

En effet, la création de nouvelles sociétés d'assurance sur le marché, à la fin des années 1990 et début des années 2000, qui venait à peine de sortir du monopole d'état et de la spécialisation, bien que par ailleurs salutaire, la forte progression du parc national automobile et le nombre de plus en plus élevé de sinistres enregistrés, ont provoqué un ralentissement des règlements de sinistres en l'absence d'une organisation rigoureuse entre les compagnies en matière d'actions récursoires pour le compte de leurs clients respectifs.

Par conséquent, la confiance, dont devait bénéficier l'assureur algérien auprès de la population a été indéniablement altérée.

Aujourd'hui, les assureurs de la place, conscients de l'impact négatif des retards de règlement des sinistres sur le développement des assurances, ont engagé la mise en place d'outils nécessaires à la résorption des stocks et à l'organisation du traitement des recours entre compagnies ; deux mesures rendues nécessaires pour, d'une part, assainir le passif et, d'autre part, asseoir les mécanismes de remboursement systématique des recours, ont été lancées cette année et aboutiront aux résultats escomptés, nous en sommes persuadés, dans un court délai.

A propos des stocks des dossiers en suspens que les assureurs tiennent absolument à résorber, il a été procédé à l'élaboration d'une convention inter-compagnies au caractère exceptionnel et spécialement dédiée à l'assainissement de la situation, d'ailleurs appelée « Convention d'Assainissement des Recours au cout Moyen » (ARCM), car les multiples campagnes de liquidation auxquelles ont recouru les assureurs par le passé n'ont pas suffi à éradiquer le phénomène de retard dans le règlement des sinistres.

Quant aux mécanismes de remboursement systématique des recours, une convention appelée « Convention Interentreprises de Règlement des Sinistres Automobile Matériels » (IRSAM), entrera en vigueur dès le début de l'année prochaine.

7- Perspectives :

A l'effet de réhabiliter l'image de marque des assureurs et, avec comme objectif prioritaire l'amélioration sensible de la qualité de la prestation de service, la préoccupation majeure de l'heure consiste en une prise en charge véritable des intérêts des porteurs de contrats d'assurance au nom du principe sacré du droit à indemnisation.

A ce titre, les acteurs du marché, sous l'égide de l'UAR, s'attèlent à consolider les mécanismes de prise en charge des assurés par une meilleure information quant au fonctionnement de l'assurance dans tous ses aspects, par l'explication des nouvelles mesures prises par les assureurs pour l'accélération des règlements de sinistres et les conditions à observer en ce sens.

Les assureurs prévoient en outre de relancer la convention « Indemnisation Directe des Assurés » (IDA) qui n'a pas connu son aboutissement lors de son lancement en 2001 pour diverses raisons ; entre autres, l'absence de signature conjointe du constat amiable par les deux conducteurs lors de l'accident.

Sur le plan de la modernisation de la branche automobile, les assureurs auront à poursuivre l'effort d'informatisation de la gestion en s'appuyant sur les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication à l'effet de bénéficier des avantages de ces outils qui permettent une meilleure maîtrise de la gestion.

A titre d'exemple, plusieurs compagnies proposent aujourd'hui à la clientèle la possibilité d'obtenir un devis en ligne pour connaître le montant de la prime et tendent vers la commercialisation du contrat d'assurance automobile via internet dès que l'environnement infrastructurel le permet.

Des compagnies ont également mis en place le paiement par carte bancaire des polices d'assurance.

Par ailleurs, l'introduction, dans un avenir très proche, d'un instrument d'échanges d'informations entre les compagnies en matière de sinistres, en l'occurrence le Fichier National des Conducteurs Assurés (FNCA) avec ses fonctionnalités permettra de contrôler la sinistralité des assurés et induira une application généralisée à l'échelle marché, du Bonus-malus, un coefficient de modulation de la prime, en vue d'instaurer une équité entre les assurés.

Sur le plan technico-commercial, les compagnies commencent à innover en proposant, outre différents paliers de la garantie « Dommages Collision », l'introduction de nouvelles formules plus attractives et mieux adaptées aux besoins de la clientèle comme « l'assurance au kilomètre », l'assurance à destination de la gente féminine, etc.

Je ne peux clore cette brève intervention sans aborder, toujours dans le chapitre des perspectives, le fléau des accidents de la circulation routière et des actions à mener aux cotés de toutes les institutions concernées par la prévention.

Sachant que « l'élément humain » constitue la principale cause des accidents dans une inquiétante proportion (85% des cas), les assureurs se trouvent interpellés en vue d'engager une nouvelle réflexion sur les mesures à mettre en œuvre pour agir sur ce facteur à l'effet de contribuer à « discipliner » les mauvais conducteurs que révélera l'outil que le marché se propose de lancer, comme je l'ai déjà dit plus haut, dans un très proche avenir. Il s'agit, en l'occurrence du FNCA.