

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE
GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES FINANCIERES ET
COMPTABILITE



Mémoire

*EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER EN FINANCE ET
ASSURANCE*

Thème

*Evolution de la sous branche assurance Transport
Facultés Maritime : Cas de la Société Nationale
D'assurance « SAA »*

Réalisé par :

HALICHE Meriem
MOKHTARI Hayat

Encadré par :

M. SAHNOUNE Mohand

Jury de soutenance:

Président de jury	MOUSSAOUI Abdelhakim (MCA)
Examineur	ANICHE Arezki (MAA)
Rapporteur	SAHNOUNE Mohand (MAA)

Promotion : 2018-2019

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous remercions **Dieu** le tout-puissant qui nous a donné le courage et la volonté pour mener ce travail.

Nos remerciements sont adressés également à nos **chers Parents** pour leurs présences et pour tous les sacrifices consentis à notre égard et leur énorme soutien.

Nous remercions notre encadreur **M. SAHNOUNE Mohand** pour tout le temps qu'il nous a consacré, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.

Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir fait l'honneur d'examiner et d'évaluer notre travail.

A tous les enseignants et les membres du département Sciences Financiers et Comptabilité de l'université **Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou**.

A l'ensemble de personnel de la direction générale de la SAA, en particulier **la direction de transport, M.HAMNACHE Rabah** et **M^{elle} ZAIDI Katia** et sans oublier le chef de département IARDT **M^{me} MAKHTOUR**.

Nos remerciements sont aussi adressés à **M. Hadji Madjid** et **Mokhtari Ali** pour leurs aides pendant la réalisation du mémoire.

Nos remerciements s'adressent également à tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail.

DEDICACES

Je dédie ce travail en premier à mes chers parents, pour leurs patience ;

Leurs sacrifices et leurs encouragements,

A mes frères ;

A toute ma famille ;

A toutes mes amies, et mon binôme Hayat.

MERIEM.



DEDICACES

Je dédie ce travail en premier à mes chers parents, pour leur patience ;

Leurs sacrifices et leurs encouragements,

A mes frères ;

A ma sœur.

A toute la famille son exception ;

A toutes mes amies ;

A ma binôme Meriem, et tout ce qui nous ont apporté de l'aide.

HAYAT.

SOMMAIRE

Remerciements	I
Dedicaces.....	II
Sommaire.....	III
Liste des tableaux.....	IV
Liste des figures.....	V
Liste des graphiques.....	V
Liste des abreviations.....	VI
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I. GENERALITES SUR L'ASSURANCE FACULTE MARITIME	5
Section 01. Notions relatives à l'assurance	6
Section 02. L'assurance facultés maritime : aperçu historique, définition et conditions de contrat	17
Section 03. L'assurance facultés maritime et les opérations de commerce international	23
CHAPITRE II. ASSURANCE FACULTE MARITIME EN ALGERIE.....	40
Section 01. L'historique des assurances en Algérie	41
Section 02. L'assurance facultés maritime dans le commerce extérieur en Algérie	54
Section 03. Le rôle de l'assureur dans la chaîne logistique.....	62
CHAPITRE III. ANALYSE DE LA SOUS BRANCHE FACULTES MARITIME AU SEIN DE LA SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE « SAA »	72
Section 01. Présentation de la Société Nationale d'Assurance(SAA).....	73
Section 02. L'analyse de la branche transport facultés maritime au sein de la SAA.....	88
Section 03. Analyse de la gestion du portefeuille clients en matière d'assurance maritime..	101
Conclusion générale	111
Bibliographie	113
Annexes.....	116
Table des matières.....	134

LISTE DES TABLEAUX

<u>Tableau n°01 : Le volume des primes encaissées</u>	15
<u>Tableau n°02 : Risques couverts par l'assurance facultés</u>	35
<u>Tableau n°03 : Les incoterms de transport multimodal</u>	67
<u>Tableau n°04 : Les garanties offertes par la SAA</u>	75
<u>Tableau N°05: L'évolution des importations et de l'assurance FM en Algérie</u>	88
<u>Tableau n°06 : L'évolution de la production de la branche assurance transport au niveau de la SAA</u>	89
<u>Tableau n°07 : L'évolution de l'assurance FM par rapport aux autres branches</u>	92
<u>Tableau n°08 : L'évolution de la sous branche assurance FM pendant la période 2012-2018</u>	94
<u>Tableau n°09 : Les taux d'évolution du commerce extérieur et de l'assurance transport FM entre 2012-2018</u>	95
<u>Tableau n°10: Evolution des expéditions par montant des principaux clients de la SAA</u>	97
<u>Tableau n°11 : L'évolution des sinistres déclarés par branches</u>	100
<u>Tableau n°12 : L'évolution des sinistres réglés par branche</u>	102
<u>Tableau n°13 : L'évolution des sinistres à payer</u>	103
<u>Tableau n°14 : Gestion des recours par années « 2012-2018 »</u>	104
<u>Tableau n°15 : Gestion des recours pour la sous branche assurance FM</u>	105
<u>Tableau n°16 : La cadence de règlement au niveau de la SAA par branches</u>	106

LISTE DES FIGURES

<u>Figure n°01: Les incoterms de transport multimodal et les incoterms de transport maritime</u>	66
<u>Figure n°02: Les principaux clients de la SAA</u>	81

LISTE DES GRAPHIQUES

<u>Graphique n°01 :La présentation de l'assurance maritime et aviation dans le monde</u> ...	60
<u>Graphique n°02 : L'évolution de l'assurance maritime et aérienne en Algérie</u>	60
<u>Graphique n°03: Le portefeuille des produits de la SAA</u>	78
<u>Graphique n°04 : Le positionnement de la SAA dans la branche automobile</u>	79
<u>Graphique n°05: Le positionnement de la SAA en hors automobile</u>	80
<u>Graphique n°06: Le positionnement de la SAA en toutes branches</u>	80
<u>Graphique n°07 : Les filiales de la SAA</u>	82
<u>Graphique n°08 : Les participations de la SAA</u>	82
<u>Graphique n°09: Les placements financiers de la SAA</u>	83
<u>Graphique n°10 :L'évolution de la marge d'assurance</u>	84
<u>Graphique n°11: L'évolution du résultat net et le rendement des fonds propres</u>	85
<u>Graphique n°12 : L'évolution de la marge de solvabilité et des provisions techniques</u> ...	86
<u>Graphique n°13: Evolution du commerce extérieur et de l'assurance FM en Algérie</u>	89
<u>Graphique n°14 : L'évolution du chiffre d'affaires de la branche transport au niveau de la SAA</u>	91
<u>Graphique n°15 : L'évolution de l'assurance facultés maritime pr rapport aux autres branches</u>	93
<u>Graphique n°16: L'évolution du chiffre d'affaires de la sous branche FM au sein de la SAA</u>	95
<u>Graphique n°17 : Le rythme d'évolution du commerce extérieur et de l'assurance transport FM entre 2012-2018</u>	95
<u>Graphique n°18 : Les sinistres déclarés par branches</u>	102
<u>Graphique n°19 : Les sinistres réglés par branche</u>	103
<u>Graphique n°20 : L'évolution des sinistres à payer « SAP »</u>	104

LISTE DES ABREVIATIONS

2A	L'Algérienne des Assurances.
AD	Assurance des Dommages.
AGF	Assurances Générales de France.
AP	Assurance des Personnes.
AXA	Compagnie d'Assurance de dommage et de personne.
BADR	Banque de l'Agriculture et du Développement Rural.
BDL	Banque du Développement Locale.
BEA	Banque Extérieure d'Algérie.
BL	<i>Bill of Lading</i> ; le connaissement.
BNP	Groupe Bancaire Paribas.
CAAR	Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance.
CAAT	Compagnie Algérienne d'Assurance Transport.
CAGEX	Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations.
CASH	Compagnie Algérienne des hydrocarbures.
CAT-NAT	Catastrophe Naturelle.
CCI	Chambre de Commerce International.
CCM	Code de Commerce Maritime.
CCR	Compagnie Centrale de Réassurance.
CFR	<i>Cost and Freight</i> .
CIAR	Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance.
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i> .
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To</i> .
CMA	Code maritime Algérien.
CMR	Lettre de voiture internationale.
CNA	Conseil National des Assurances.
CNEP	Caisse Nationale d'Epargne et de Prévoyance.
CNMA	Caisse Nationale de Mutualité Agricole.
CNUCED	La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.
CPT	<i>(Carriage paid to)</i> port payé jusqu'à.....
CR	Centrale des Risques.
CSA	Commission de Supervision des Assurances.
DAP	<i>(Delivered at Place)</i> Rendu au lieu de destination.
DAT	<i>(Delivered at Terminal)</i> Rendu au terminal.
DDP	<i>(Delivered Duty Paid)</i> rendu droit acquitté.
ECP	Emerging Capital Partners.
EXW	<i>(EX Works)</i> à l'usine du vendeur.
FAP SAUF	Franc d'Avarie Particulière Sauf.
FAS	<i>Free Along Side Ship</i> .
FCA	<i>(Free carrier)</i> Franco transporteur.

FM	Facultés Maritime.
FOB	<i>Free, On Bord.</i>
GAM	Générale Assurance Méditerranéenne.
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms.</i>
LTA	Lettre de Transport Aérien.
MAATEC	Mutuelle Algérienne d'Assurance des Travailleurs de l'Education Nationale et de la Culture.
MMA	Mutuelles Du Mans Assurances.
OMC	Organisation Mondiale du Commerce.
ONU	Organisation des Nations Unies.
SAA	Société Algérienne d'Assurance.
SGCI	Société de Garantie du Crédit Immobilier.
SAP	Sinistre à Payer.
UAR	Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance.

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

Le développement du commerce international n'aurait pas été possible sans l'assurance transport. Aujourd'hui, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances. En effet, d'après les statistiques de la CNUCED près de 85% des échanges et transports des biens se font par voie maritime. D'ailleurs, le transport de cargaisons volumineuses telles que : grains, huile, pétrole, gaz liquéfié..., ne peut se faire autrement que par voie maritime.

Lors du transport des marchandises par voie maritime, celles-ci se trouvent exposées à une multitude de risques tels que les pertes matérielles et les pertes de poids. Pour faire face à ces différents risques, l'importateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance pour garantir la régularité des échanges commerciaux. Les facultés c'est-à-dire les marchandises transportées sont couvertes depuis leurs sorties des magasins de l'expéditeur jusqu'à leurs entrées dans les magasins du destinataire final. Au cours de leur transport maritime, la couverture des risques auxquels sont exposées ces marchandises peut être garantie par deux modes d'assurance : Tous Risque et FAP SAUF. Ces derniers couvrent ces marchandises pendant les trajets préliminaires ou complémentaires du transport maritime.

La navigation maritime joue certes un rôle prépondérant dans le commerce international, mais demeure encore menacée par de nombreux risques de toutes sortes (naufrage, abordage (choc), perte totale, collision, jet à la mer et/ou enlèvement par la mer de la marchandise, capture...). Même les navires les plus grands et plus modernes munis de dispositifs perfectionnés ne sont pas à l'abri des accidents et des pertes totales « corps et cargaisons ». D'ailleurs, le nombre d'abordages n'a guère diminué malgré l'équipement de la plupart des navires de radars. De même, les incendies des navires sont toujours fréquents, malgré l'existence de toutes les mesures de sécurité à bord.

En plus, les pertes de marchandises, des disparitions, des avaries peuvent inévitablement survenir soit en cours de la phase maritime proprement dite, soit lors de déchargement (dans la majorité des cas) ou enfin, pendant le stationnement au port jusqu'à livraison ou pendant le trajet terrestre, ferroviaire et/ou aérien préliminaire et/ou complémentaire au transport de base (maritime).

Dans ces conditions, la fonction économique de l'assurance transport consiste essentiellement à couvrir :

- les moyens de transports de marchandises contre les risques liés au transport et échappant à la volonté et au contrôle de l'homme ;
- les facultés « marchandises » transportées contre les risques auxquels elles sont exposées en cours de voyage.

En raison de ces garanties qu'apporte l'assurance transport, le certificat d'assurance s'est imposé comme pièce courante et indispensable à toute vente internationale.

INTRODUCTION GENERALE

Ceci est d'autant plus important sachant que le transport est l'un des principaux moyens qui ont facilité le développement des échanges commerciaux. En effet, en favorisant le déplacement, rapide et sur des distances lointaines, des produits entre les pays le transport maritime participe au développement économique de ces pays.

Cependant, bien que le transport peut être envisagé sous différentes formes (maritime, aérien, terrestre), il demeure que sur le plan du commerce extérieur, le transport par voie maritime domine avec près de 85%. En effet, jusqu'au 17^e siècle, toutes les opérations commerciales s'effectuaient par mer et en conséquence la seule forme d'assurance qui existait depuis ce moment-là tait l'assurance maritime.

L'Algérie, comme le reste du monde, s'appuie largement sur le transport maritime dans ses opérations du commerce extérieur. La réalité économique de l'Algérie est caractérisée par le volume important des importations et l'insuffisance des navires transporteurs de marchandises.

L'assurance maritime fait partie de l'assurance transport. Le chiffre d'affaires réalisé dans la branche transport par le marché Algérien des assurances se situe autour de 4 milliards de DA ces dernières années, soit environ 10% du chiffre d'affaires toutes branches, tandis que l'assurance faculté maritime représente plus que 60% de la branche transport avec un chiffre d'affaire qui est en progression successive depuis 2005.

En matière de l'assurance liée à cette activité, il y a lieu de préciser que l'assurance portant sur les marchandises transportées est souvent plus importante que l'assurance portant sur les navires eux-mêmes. L'on parle dans ce cas de facultés maritimes concernant les marchandises transportées et corps maritime concernant les navires.

L'observation de la réalité algérienne de ce point de vue, c'est-à-dire la place et rôle que joue l'assurance transport maritime soulève bon nombre d'interrogations. En effet, l'importance du commerce extérieur dans l'économie du pays mais surtout les fluctuations qu'il a connu ces dernières années en rapport avec la situation générale de l'économie (passage d'une période de haute conjoncture avec un prix de pétrole avoisinant 100 \$ à une situation de crise de ressources budgétaires pour l'Etat), nous pousse à nous interroger sur l'évolution qu'a connu l'assurance maritime, en particulier l'assurance facultés maritime dans ces conditions.

Notre sujet de mémoire, en l'occurrence l'analyse de l'évolution l'assurance faculté maritime dans le cas de l'Algérie, se justifie pour trois raisons principales :

- La première est liée à notre spécialité de formation (Master en Finance et assurance). Dans le cadre duquel, nous voulons approfondir nos connaissances acquises pendant le cursus de spécialisation et de se rapprocher davantage de la réalité des finances au sein des sociétés d'assurances.
- La deuxième est liée à notre objet d'étude lui-même, à savoir l'assurance faculté maritime où nous allons essayer de mettre davantage la lumière sur l'assurance maritime qui, malgré le fait qu'elle est le plus ancien des produits d'assurance,

INTRODUCTION GENERALE

demeure méconnue pour le large public autant que pour les autres produits d'assurance, à l'exception de l'assurance automobiles (en raison de son obligation).

- La troisième tient à la structure de l'économie nationale, réputée très dépendante des fluctuations du commerce extérieur aussi bien en matière d'exportation (exportation de produits miniers) qu'en matière d'importation. L'étude de la question de l'assurance FM permettra de jeter un tant soit peu la lumière sur l'incidence de l'évolution de la conjoncture économique (notamment celle liée au commerce extérieur) sur le monde des assurances, en particulier sur l'évolution de l'assurance faculté maritime. Une question à laquelle peu d'intérêt lui a été accordée à ce jour.

La question centrale à laquelle nous tenterons de répondre est alors : **comment l'assurance transport facultés maritime a évolué en Algérie durant la période récente ? Et quels sont les enseignements à tirer du point de vue des compagnies d'assurances nationales ?**

De cette question centrale découlent les questions secondaires suivantes :

- Qu'est-ce que l'assurance facultés maritime ? Et quelles sont les garanties et les intervenants dans ce type d'assurance ?
- Quelle place prend-t-elle dans le marché assurantiel algérien ?
- Quelle évolution a connu la sous branche assurance transport facultés maritime, durant la deuxième décennie des années 2000, en particulièrement dans le cas d'une compagnie d'assurance telle que la SAA ?

Le traitement de cette problématique revient à vérifier la validité des hypothèses principales suivantes :

H1 : en présence d'une offre assurantielle nationale, l'évolution de l'assurance facultés maritime devrait traduire, en toute logique, la dynamique et les fluctuations des opérations du commerce extérieur. Autrement dit, les fluctuations enregistrées durant la deuxième décennie des années 2000 entraîneraient par voie de conséquence une baisse de la production au sein de la branche assurance transport facultés maritime au niveau des compagnies d'assurance nationales.

H2 : cependant, comme tout produit commercial, la qualité du produit et du processus de gestion qui l'accompagne peuvent constituer un facteur déterminant dans les performances réalisées par une entreprise. Dans ce cas, la gestion du portefeuille client peut constituer un avantage pour une compagnie d'assurance donnée.

En vue de la vérification des hypothèses émises, nous avons eu recours à une démarche qui s'articule autour de deux volets :

- une recherche documentaire à travers la lecture d'ouvrages, articles, thèses et mémoires, revues, site internet, traitants du domaine de l'assurance transport et l'assurance maritime, en vue de définir les concepts de base et cerner le champ de

INTRODUCTION GENERALE

notre sujet, au plan théorique (définition de concepts) que pratique (actualité nationale et mondiale de l'assurance transport maritime) ;

- une approche empirique, portant sur la collecte des données statistiques et leurs traitements en vue de vérifier la validité de l'hypothèse, que ce soit à l'échelle du marché des assurances qu'au niveau d'une compagnie d'assurance en particulier, la SAA.

Notre choix s'est porté sur la compagnie d'assurance SAA, en raison de la place qu'elle occupe au sein du marché national des assurances (leader sur le marché des assurances toutes branches), mais aussi en vue de pallier au manque de données globales et à la difficulté pratique de mener une analyse sur l'ensemble des compagnies d'assurance algériennes (absence de données globales).

Les données exploitées sont issues essentiellement des différents rapports annuels produits par la compagnie, appuyés par des entretiens avec le personnel de la compagnie.

Le choix de la période retenue pour l'analyse, soit de l'année 2012 à l'année 2018 est déterminé selon la disponibilité de l'information statistique. En effet, cela correspond à la mise en exploitation d'un système d'information informatisé, alors qu'avant cette date il n'y avait pas de logiciel d'enregistrement des données statistiques.

Notre mémoire est subdivisé en trois chapitres. Dans le premier chapitre, et afin de préparer le lecteur au développement des chapitres suivants, nous revenons sur les principales notions et concepts de l'activité d'assurance en général et ceux relatives à l'assurance facultés maritime, en particulier. Le deuxième chapitre, nous l'avons consacré à la présentation de l'état des lieux de l'activité d'assurance en Algérie et à la place que détient la sous branche facultés maritime. Dans le troisième chapitre, enfin, nous avons procédé à l'analyse de l'évolution de la sous branche assurance facultés maritime, à travers des paramètres relatifs à la production dans la sous branche mais aussi ceux relatifs à la gestion des contrats souscrits en faculté maritime, en s'appuyant sur les données de la société nationale d'assurance « SAA ».

CHAPITRE I
GENERALITES SUR L'ASSURANCE
FACULTE MARITIME

Introduction

Depuis que l'homme existe, il a cherché à se prémunir contre les dangers et les aléas de l'existence. Il a d'abord cherché à se protéger lui-même, sa famille et ses proches puis au fur et à mesure que l'évolution permettait l'acquisition d'un patrimoine, son logement ses troupeaux, ses récoltes et ses biens. Une grande part de l'activité des hommes à de tout temps été consacrée à leur protection invocations ou sacrifices aux puissances surnaturelles supposés influencer sur le climat, sur les maladies ou sur le sort de toute entreprise humaine. Le champ de l'assurance est basé sur la solidarité humaine et cela avant la naissance de l'assurance maritime.

Dans ce chapitre, il nous a apparu important de commencer par la définition de quelques termes d'assurance et les mécanismes fondamentaux utilisés dans ce domaine, puis on tentera de donner un bref aperçu sur l'historique de l'assurance maritime, enfin nous aborderons l'assurance facultés maritime dans le commerce international.

Section 01. Notions relatives à l'assurance

L'assurance fait aujourd'hui totalement partie de notre cadre de vie quotidien. Cependant, bien qu'elle soit désormais un concept familier pour un très grand nombre d'individus, bien souvent, peu en ont une idée « claire et distincte », dans la mesure où ils ignorent la plupart des mécanismes qui entrent en jeu dans la réalisation d'une opération d'assurance. L'objet de cette section est de revenir les principales notions en matière d'assurance.

1.1. Définitions des concepts liés à l'assurance

Nous commençons en premier lieu à définir le terme de l'assurance, puis le contrat d'assurance et ses éléments, ensuite les techniques de division des risques.

1.1.1. Définitions de l'assurance

Plusieurs définitions ont été données à l'assurance par les auteurs, privilégiant, les uns les aspects juridiques, d'autres, les aspects techniques généraux et législatifs. Dans le cadre de ce mémoire, nous avons retenu trois définitions, afin de cerner les différents aspects liés à l'assurance, et ces trois définitions sont : définition juridique, technique et définition Algérienne.

1.1.1.1. Définition juridique

Selon l'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations ; modifié et complété par la loi (06-04) : « l'assurance est, au sens de l'article 619 du code civile, un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat »¹.

Donc une assurance est un moyen de percevoir une compensation si l'assuré risque de subir un préjudice. Cette compensation qui se matérialise la plupart du temps par une somme d'argent, peut être versée à un particulier, une entreprise ou une association mais en contrepartie il doit verser une cotisation mensuelle ou annuelle ou autre.

1.1.1.2. Définition technique

Selon la formulation proposé par le professeur Joseph Hémard : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation

¹ Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.

par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »².

Donc L'assureur organise et gère une mutualité de risques qu'il prend en charge, en contrepartie de la cotisation payé par l'assuré.

La détermination des prix à faire payer à chaque assuré pour que son risque particulier soit transféré à la mutualité géré par l'assureur est une de ses tâches essentielles. La fixation du prix de l'assurance est appelée tarification et repose sur l'étude des statistiques de fréquence et de coûts des dommages survenus à la population des assurés.

a) La loi des grands nombres

Pour qu'un risque soit assurable il faut qu'il soit aléatoire, que sa réalisation tienne du hasard. Mais comme les mathématiques l'ont démontré, le hasard est régit par des lois. Le mathématicien suisse Bernoullia énoncé au XVIIIe siècle la loi des grands nombres : « Au fur et à mesure que le nombre des expériences augmentent, les écarts absolus augmentent, mais les écarts relatifs diminuent jusqu'à devenir pratiquement nuls pour un nombre très élevé d'expériences ».

Par exemple si l'on joue quelquefois avec un dé, le chiffre « 6 » sortira de façon aléatoire :

Jamais, toutes les fois où une ou deux fois. Mais si l'on jette ce dé des milliers des fois, le chiffre 6 sortira de plus en plus exactement une fois sur six au fur et à mesure que le nombre d'expériences augmentera.

Appliqué au domaine des assurances, la loi des grands nombres permet de diminuer l'incertitude qui pèse sur les comptes des assureurs. Elle signifie que, dans la réalisation des risques, il n'y aura pas trop de variations dans le nombre de malchanceux par rapport à ce qui est prévu initialement, ce qui permet la mutualisation des risques. De plus, cette loi impose la nécessité de la production, dans le sens où l'assureur doit s'efforcer de réunir le maximum d'assurés, et de réaliser en permanence de nouvelles affaires étant donné que les contrats déjà opérés ne restent pas éternellement en portefeuille (résiliations, disparitions de risques,...).

- Compenser les sorties par de nouvelles affaires ;
- Plus le nombre des assurés est grand, plus la compensation au sein de la mutualité est réalisée.

² YEATMAN (J.), Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 2005, P4.

b) Les statistiques

L'assureur doit réunir des statistiques portant sur le plus grand nombre possible de risques. Il doit connaître, évidemment, les résultats de sa propre clientèle. Ces statistiques sont établies généralement :

- Par branche d'assurances (Incendie, Automobile, Transport,...) ;
- Par type de garanties (en automobile, on isole les données des garanties responsabilité civile, dommages au véhicule avec ou sans franchise, vol, incendie,...) ; régions d'émission des contrats (certains risques sont plus lourds dans des grandes villes que dans les campagnes, par exemple le vol de véhicule, le cambriolage des résidences secondaires);
- Par groupe d'assurés : âge, sexe, activité professionnelle... ;
- Par caractéristiques physiques des biens à assurer : type de construction, mode d'occupation des locaux, type de marchandises entreposées ou transportées, moyen de protection, etc.

Rares sont les sociétés d'assurance, même dans les marchés les plus importants, qui ont un portefeuille de contrats suffisant pour que leur propre expérience statistique leur permette d'établir une tarification suffisamment fine et fiable. Certains risques – c'est le cas pour un grand nombre de risques industriels ou d'entreprises- sont trop peu nombreux dans la zone d'implantation de chaque assureur pour qu'ils puissent constituer à l'échelon d'un seul portefeuille une base statistique répondant aux exigences de la loi des grands nombres. C'est pourquoi dans la plupart des marchés d'assurances les assureurs se sont regroupés pour obtenir des statistiques communes, établies par des organisations professionnelles à partir des déclarations faites par toutes les sociétés adhérentes.

c) La prévision des probabilités futures de survenance des sinistres

L'assureur vend aujourd'hui des garanties qui seront mises en œuvre dans l'avenir. Sa tarification doit tenir en compte non pas de la fréquence et du coût moyen des sinistres survenus dans le passé, mais de la probabilité de la fréquence et du coût moyen pendant la durée de validité à venir des contrats. L'objectif de l'assureur est d'ajuster sa tarification en fonction des statistiques du passé mais aussi de ce qu'il presse des modifications à venir de tous les paramètres susceptibles d'influer sur ces statistiques. En d'autre terme, l'assureur se munit de prévisions fiables et qui peuvent être effectuées dans des conditions adéquates, qui supposent :

- des contrats suffisamment standardisés ;
- des observations suffisamment nombreuses de sinistres (la statistique ne permet pas de traiter les risques extrêmes) ;
- des produits ou les sinistres ne se produisent pas par vagues (la statistique demande une certaine indépendance entre les observations).

Des bases de données sur les sinistres passés des divers assurés, conservant en mémoire les contrats antérieurs même arrivés à échéance, permettent de reconstituer les historiques individuels, conservant les dates précises de remboursement de sinistres, notamment pour les cas de contestations.

D'après ces deux définitions précité l'une algérienne et celle donnée par le professeur Joseph Hémard nous constatons qu'elles ont le même aspect juridique.

1.1.1.3. Définition générale

Selon Lambert- Faivre : « l'assurance est une opération par laquelle un assureur, organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques, et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »³.

La définition complète de l'assurance sera donc la suivante L'assurance est opération par laquelle une personne (l'assureur) groupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de les mettre en situation de s'indemniser mutuellement des pertes éventuelles (les sinistres) auxquelles les expose de la réalisation de certains risques, aux moyen de sommes (primes ou cotisations) versés par chaque gérée par l'assureur.

1.1.2. Le contrat d'assurance et ses éléments

Dans ce point nous commençons par définir le contrat d'assurance, ensuite les éléments d'une opération d'assurance et enfin les différents acteurs de cette dernière.

1.1.2.1. Le contrat d'assurance

Il s'agit d'un engagement ou accord passé entre, d'une part une entreprise d'assurance, qualifiée d'assureur, et d'autre part un souscripteur « individu ou collectivité », fixant à l'avance, pour une période déterminée, des échanges financiers en fonction d'un ensemble bien défini d'événements aléatoires.

Au contrat dont la matérialisation est une police d'assurance comprend des conditions particulières qui précisent notamment la durée de garantie, les caractéristiques du risque assuré, le montant des versements à faire par le souscripteur et le mode de détermination des prestations de l'assureur⁴.

³ LAMBERT-FAIVRE (Y.), Droit des assurances, Ed. Dalloz, Paris, 1999.

⁴ EWALD (F.), LORENZI (J.H.), Encyclopédie d'assurance, Ed. Economica, Paris, 1997.

1.1.2.2. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance doit comporter cinq éléments principaux :

- Le risque ;
- La prime (ou cotisation) ;
- L'indemnisation ;
- La compensation au sein de la mutualité ;
- Le sinistre.

a) Le risque

Le risque est un événement dommageable, contre lequel l'assuré cherche à se prémunir. Les conditions requises pour que le risque soit assurable :

- le risque doit être futur et incertain ;
- le risque ne dépend pas exclusivement de la volonté de l'assuré ;
- le risque n'entre pas dans le cadre d'activités illicites ou immorales, et ne peut être une des conséquences pécuniaires de la responsabilité pénale (amendes).

b) La Prime (ou cotisation)

La prime (ou cotisation) est le montant dû par le souscripteur (assuré) en contrepartie des risques couverts par le contrat.

c) L'indemnisation

L'indemnisation est la prestation de l'assureur qui indemnise l'assuré ou un tiers bénéficiaire en cas de réalisation du risque (survenance de sinistre).

d) La compensation au sein de la mutualité

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modiques versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elle qui s'avèrent victime de l'événement assuré »⁵.

Grâce à un fond créé par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra donc prendre en charge le montant des dommages et indemniser ceux qui ont été sinistrés. L'assurance est donc l'organisation de solidarité entre les gens assurés contre la survenance d'un même risque.

⁵ LAMBERT-FAIVRE (Y.), Droit des assurances, Ed. Dalloz, Paris, 1986, P 12.

e) Le sinistre

Le sinistre c'est la survenance d'un événement susceptible de faire jouer la garantie de « l'assureur ».

1.1.2.3. Les différents acteurs d'une opération d'assurance

Le contrat d'assurance est animé par des acteurs constituant les parties contractantes. Il s'agit de :

a) L'assureur :

l'assureur qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle, en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de la réalisation du risque.

b) L'assuré :

l'assuré c'est la personne physique ou morale qui couvre un risque contre le paiement d'une prime ou cotisation.

c) Le souscripteur :

le souscripteur c'est une personne physique ou morale qui signe la police et paie la prime.

d) Le bénéficiaire :

le bénéficiaire personne qui recevra, après un sinistre l'indemnité, le capital ou la rente versé par l'assureur.

e) Les tiers :

les tiers toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint, leurs ascendants, et descendants.

1.1.3. Les techniques de division des risques

Beaucoup de risques sont trop élevés en valeur pour pouvoir être souscrits ou conservés par un seul assureur en totalité. Depuis l'origine de l'assurance, des méthodes ont été utilisées pour diviser les risques et les répartir entre plusieurs assureurs pour que l'engagement maximal de chacun d'entre eux en cas de sinistre soit compatible avec sa capacité financière et ne mette pas en péril sa solvabilité.

Trois méthodes principales sont utilisées pour diviser les risques la coassurance, la souscription par tranche, la réassurance.

1.1.3.1. La coassurance

Selon la définition donnée par l'auteur J.YEATMAN la coassurance est : « le partage proportionnel d'un même risque entre plusieurs assureurs appelés coassureurs. Chacun d'eux s'engage pour un certain pourcentage du risque en fonction de son propre plein de souscription , reçoit le même pourcentage de la cotisation totale payée par l'assuré et, en cas de sinistre total ou partiel, sera tenu au même pourcentage des prestations dues»⁶.

1.1.3.2. La division du risque en tranche

L'auteur J.YEATMAN donne une définition pour la division du risque en tranche comme suit : « lorsqu'un assureur dispose d'une capacité de souscription inférieure à la totalité des capitaux à assurer, il peut proposer d'assurer un premier risque compatible avec son plein de souscription, laissant le soin à l'assuré d'assurer l'excédent de cette première tranche auprès d'un autre assureur »⁷.

1.1.3.3. La réassurance

La réassurance est la troisième méthode utilisée pour diviser les risques et mieux les répartir entre les capacités financières disponibles pour les assurer.

D'après la définition de J.YEATMAN la réassurance est : « un contrat par lequel l'assureur direct se décharge sur une autre personne, le réassureur, de tout ou partie des risques qu'il a souscrits »⁸.

1.2. L'importance et le Rôle de l'assurance

L'assurance est considérée comme étant une activité économique majeure ; en 2015 son chiffre d'affaires mondial a atteint 4554 milliards USD (près de 7% du PIB mondial).

Cette part appelée taux de pénétration est généralement de 10% dans les pays développés (elle peut atteindre jusqu'à 15% dans certains pays (comme c'est le cas de Taiwan, de Hong Kong, des îles Caïmans de l'Afrique de sud). Ce taux est moindre dans les pays sous-développés.

Cinq pays détiennent en 2015 plus de 50% du chiffre d'affaires mondial de l'assurance (Etats-Unis, Japon, Chine, Royaume-Uni, France)⁹.

⁶ YEATMAN (J.), Manuel international de l'assurance, Op cit, P206.

⁷ YEATMAN (J.), Op cit, P207.

⁸ Ibid. P208.

⁹ SIGMA SUISS Ré, Revue de l'assurance N°03, 2016.

Si l'assurance a pris une telle importance dans les économies modernes, c'est à cause de son rôle social et de son rôle économique.

1.2.1. Le Rôle social de l'assurance

L'assurance a pour but, grâce aux contributions versées par les assurés, d'indemniser ceux d'entre eux qui sont victimes de coups du sort. C'est une fonction éminemment sociale. Garantir des revenus à la veuve et aux orphelins après la disparition prématurée du chef de famille ; donner les moyens de reconstruire sa maison ou de racheter un autre logement à celui dont la résidence a été détruite par un incendie ; verser des sommes compensatoires à la perte de revenus professionnels à celui qu'un accident a mis dans l'incapacité de travailler ; donner les moyens financiers au malade ou au blessé de se faire soigner selon les méthodes les plus efficaces et donc augmenter ses chances de retrouver la santé, tels sont les objectifs fondamentaux de l'assurance. Garantir aux individus et aux familles la sécurité de leurs revenus et de leur patrimoine malgré tous les risques auxquels ceux-ci sont exposés contribue à la cohésion de la société et au bonheur des individus.

Un autre aspect du rôle social de l'assurance est son incidence dans la survie des entreprises. En permettant de pérenniser des entreprises victimes de coups du sort (incendie, faillite d'un client débiteur, responsabilité civile engagée pour une malfaçon, etc.), l'assurance sauve des emplois, des savoir-faire, des lieux de vie et contribue à la stabilité des relations sociales et des emplois.

Ce rôle social de l'assurance qui doit faire la fierté de tous ceux qui exercent le métier d'assureur est parfois méconnu, voire contesté par l'opinion. On met trop souvent en avant les exemples de dysfonctionnement des mécanismes de la mutualité, les refus de payer les indemnités demandées par les victimes sous prétexte de trous de garanties ou de dossiers incomplets. Certains assureurs ont pu donner l'impression de chercher tous les prétextes pour retarder ou refuser un paiement et pour multiplier les contentieux au lieu de se réjouir d'avoir, après un sinistre, l'occasion de remplir leur rôle qui est d'indemniser les victimes.

Plus fondamentalement, les assureurs ressentent les limites de leur intervention qui est d'offrir une compensation en argent aux victimes alors que, le plus souvent, l'argent n'est qu'une réparation dérisoire des conséquences d'un sinistre. Si une indemnité en argent compense convenablement un chef d'entreprise pour les destructions matérielles et les pertes d'exploitation entraînées par un incendie, l'argent ne remplacera jamais l'affection d'un mari ou d'un père, ni l'intégrité corporelle d'un blessé rendu infirme par un accident. Cela est évident mais si l'assureur, grâce à la mutualité qu'il gère permet au moins à l'infirme, à la veuve et aux orphelins de percevoir des revenus et donc de conserver un niveau de vie décent, il aura atténué considérablement les conséquences de l'accident.

Les assureurs ne se contentent pas d'ailleurs d'être de simples redistributeurs de moyens financiers et s'efforcent d'aller plus loin dans leur rôle social lequel est la lutte contre les conséquences des aléas de la vie. Ils ont développé l'assistance qui, comme nous le verrons,

n'offre pas seulement des dédommagements en argent, mais surtout des prestations en nature pour faciliter la vie des assurés. Les assureurs ont investi dans des centres de rééducation des accidentés pour hâter la récupération maximale possible des fonctions et capacités corporelles. Enfin les actions de prévention de plus en plus développées par les assureurs Incendie, Transport, Accidents et Maladie ont des conséquences sociales évidemment favorables par le nombre des désastres qui sont évités grâce à cette action et, accessoirement, par la réduction du coût des cotisations qu'il est nécessaire de payer pour s'en protéger.

1.2.2. Le Rôle économique et financier de l'assurance

La fonction sociale de l'assureur a par elle-même des conséquences favorables sur l'économie. En permettant à des victimes d'accidents ou de maladies de retrouver des ressources, l'assurance évite qu'elles ne soient à la charge de la collectivité et leur maintient leur pouvoir de consommation. En permettant à des entreprises de continuer à fonctionner après un sinistre, l'assurance consolide des emplois, des productions et préserve le tissu économique. Mais le rôle économique de l'assurance ne s'arrête pas à la préservation des acquis économiques à un instant donné. L'assureur est en effet un moteur essentiel du développement économique pour au moins deux raisons : la garantie des investissements et le placement des cotisations.

1.2.2.1. La garantie des investissements

Si l'on a pu écrire que ce ne sont pas les architectes mais les assureurs qui ont permis de construire New York, c'est parce que aucun investisseur n'aurait risqué les milliards de dollars nécessaires à la construction des gratte-ciel de Manhattan sans la garantie d'être remboursé des conséquences d'un incendie ou d'un défaut de construction que seuls les assureurs peuvent proposer grâce aux mécanismes de l'assurance. Cela est vrai pour tout investissement quel qu'il soit, de la plate-forme pétrolière ou du satellite de télécommunication au plus modeste commerce de proximité. L'entrepreneur ne peut prendre le risque de voir les capitaux investis « partir en fumée » faute d'assurance. Tout projet moderne d'investissement, et donc de développement, exige la participation de l'assureur sans la garantie duquel l'entrepreneur et surtout son banquier ne risqueraient pas les capitaux impliqués par le projet.

1.2.2.2. Le placement des cotisations

L'assureur perçoit des cotisations avant que les assurés ne soient soumis aux risques contre lesquels ils sont garantis. Cela lui donne normalement une trésorerie largement excédentaire qu'il doit gérer au mieux des intérêts de la mutualité. En outre, il s'écoule toujours un certain temps entre la date de survenance des sinistres et celle de leur règlement. Ce temps peut durer plusieurs années dans le cas où une intervention de la justice est nécessaire et où il faut attendre la consolidation des blessures d'une personne accidentée pour déterminer le montant final de l'indemnité à régler. A tout moment, les assureurs ont donc connaissance d'une liste de sinistres déclarés dont le coût probable a pu être évalué et qui sont en attente de règlement.

Le total des évaluations de ces sinistres à régler doit être provisionné au passif du bilan au titre des engagements de l'assureur. Ces provisions représentent des montants souvent très importants qui doivent être, eux aussi, gérés dans l'intérêt de la mutualité. Nous verrons plus tard qu'aux provisions pour sinistres déclarés doivent encore s'ajouter des provisions calculées statistiquement, pour des sinistres inconnus mais déjà survenus.

La part des cotisations qui doit être provisionnée et placée par les assureurs représente le plus souvent une fraction de leur chiffre d'affaires annuel. Mais les provisions de sinistres sont normalement beaucoup plus importantes, surtout pour les assureurs qui pratiquent les branches d'assurance dites à liquidation lente parce que leurs sinistres, ou une part d'entre eux, exigent des délais de règlement importants, telles que la Responsabilité Civile, y compris la Responsabilité Civile Automobile, et le Transport. On constate que chez des assureurs dont une grande part du chiffre d'affaires est réalisé dans la branche Automobile, les provisions pour sinistres à régler peuvent représenter plus de deux fois leur chiffre d'affaires annuel.

Enfin certaines branches telles que la Construction et surtout la Vie, font prendre à l'assureur des engagements à long terme qui exigent la constitution de provisions très importantes. Une prime unique pour une garantie Vie entière doit être épargnée pour toute la durée de la vie des assurés. Les assurances de capitalisation et de retraite donnent lieu à des accumulations de provisions tout au long de la durée des contrats. Or, ce sont ces assurances qui tendent à se développer le plus rapidement dans les pays à économie moderne et ce phénomène accroît constamment le rôle de gestionnaire financier et donc d'investisseur des assureurs.

Les fonds gérés par les assureurs atteignent aujourd'hui dans les pays les plus développés des sommes très importantes (2500 milliards de Dollars aux Etats-Unis, 1119 milliards de livres au Royaume-Uni, 2700 milliards de francs en France). Par leur capacité d'investissement, les assureurs jouent désormais un rôle moteur dans l'économie. En France où les placements sont traditionnellement surtout constitués en obligations, les assureurs absorbent 60% des emprunts d'Etat, mais ils jouent aussi un rôle important dans l'immobilier.

Au Royaume-Uni les placements des assureurs sont plus largement effectués en actions, surtout en ce qui concerne ceux des Fonds de Pension qui accumulent sur le long terme les cotisations destinées à servir les futures retraites des salariés. Les assureurs y jouent donc un rôle significatif dans les Bourses de valeurs et le financement des investissements¹⁰.

Le volume des primes encaissées par les dix premiers pays et par les pays maghrébins en 2015 sont présenté par ce tableau.

¹⁰ YEATMAN (J.), Op cit, P 10.

Chapitre I. Généralités sur l'assurance facultés maritime

Tableau n°01 : Le volume des primes encaissées

Volume : En milliards USD.

Rang	Pays	Volume	Part du marché mondial
1	Etats- Unis	1316	28,90%
2	Japon	449	9,88%
3	Chine	386	8,49%
4	Royaume-Uni	320	7,03%
5	France	230	5,06%
6	Allemagne	213	4,68%
7	Italie	165	3,62%
8	Corée du sud	153	3,37%
9	Canada	114	2,52%
10	Taiwan	95	2,11%
.			
51	Maroc	3,12	0,07%
69	Algérie	1,26	0,03%
80	Tunisie	0,82	0,02%

Source : D'après SIGMA SUISS Ré, Revue de l'assurance N°03, 2016.

Section 02. L'assurance facultés maritime : aperçu historique, définition et conditions de contrat

Le développement du commerce international n'aurait pas été possible sans l'assurance transport. Aujourd'hui, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances.

Dans cette section nous allons présenter l'évolution de l'assurance facultés maritime à travers le temps ainsi que la définition et la réalisation d'un contrat d'assurance FM.

2.1. Aperçu historique et définition de l'assurance maritime

Les assurances maritimes garantissent les dommages liés au transport maritime comme elles peuvent couvrir la globalité de la transaction de bout en bout, c'est-à-dire de la sortie de chaîne ou d'un champ jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts. L'assurance est prise en charge selon l'accord conclu dans le contrat de vente entre l'exportateur et l'importateur et selon l'incoterm choisi. L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime.

2.1.1. Emergence et évolution

L'histoire de l'assurance maritime a été durant plusieurs siècles la seule forme d'assurance pour le transport des biens, et l'unique mode de transport des marchandises entre les pays, c'est pour cela que les premières assurances ont porté sur le transport maritime.

Pour se défendre des risques liés à l'aventure maritime, les phéniciens créèrent le principe de la mutualisation qui consiste à déposer en garantie une quantité de marchandises ou de biens afin d'indemniser les armateurs en cas de sinistre.

Cette idée est exprimée dans le talmud de Babylone écrit vers la fin du V^{ème} siècle avant J.C relative à la navigation dans le golfe Persique. Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre.

Pour répondre aux besoins de la navigation et couvrir les expéditions maritimes, les banquiers, dans un but spéculatif accordaient des prêts aux armateurs, appelés « le prêt à la grosse aventure de mer », « le contrat d'emprunt » ou « le contrat de change maritime ».

Ces prêts étaient le prix de la cargaison destinée à être expédiée au loin, si le navire arrive à bon port ; ils avaient droit au remboursement intégral de leur prêt augmenté d'un substantiel intérêt (15 à 40%) du total de la cargaison, mais en cas de perte de la marchandise, ils perdaient leurs prêts. Cette pratique fut interdite par l'église, par le décret de 1234, sous prétexte que le taux d'intérêt était excessif ainsi condamnera le prêt à la grosse aventure sous

sa forme primitive. Mais les spéculateurs imaginèrent une autre formule qui consiste à acheter la cargaison tout en retenant à la conclusion du contrat de vente, une prime qui lui restait acquise dans tous les cas, et si l'opération maritime réussissait, le contrat de vente était annulé.

Cette formule restait toujours loin de l'assurance véritable car, il s'agit d'un simple déplacement des risques entre les personnes¹¹.

2.1.1.1. Les grandes dates relatives à l'assurance facultés maritime

Le développement de l'assurance facultés maritime dans le temps a été marqué par des grandes dates qui sont :

- en 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait en 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes (Italie) à Majorque (Espagne). Et en 1424 fut créée la première société d'assurance maritime¹² ;
- en 1435, Jacques les d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime ;
- en 1552, le juriste Portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime ;
- en 1562, la première police anglaise a fait son apparition ;
- en juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris « la chambre d'assurance et de grosses aventures de France » qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes « CESAM » (Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France) ;
- en août 1681, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le Code de Commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes ;
- le 31 mars 1686 fut créée en France la première compagnie d'assurance dite : « La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France » ;
- en 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime ;

Au XIX^e siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

¹¹ LEZOUL Mohamed, « La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie : quelles sont les alternatives ? », Recueil de communication de colloque international « *Les sociétés d'assurances traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique* », Université Sétif, Algérie, 25 -26 avril 2011, page 04.

¹² Idem.

2.1.2. Définition et typologie

L'assurance transport maritime couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises, au cours d'un transport depuis le site de provenance jusqu'à la destination finale. Des accords d'assurance particuliers sont négociés selon les catégories de produits transportés et leur conditionnement (en vrac ou conditionnées), les risques encourus et le montant des marchandises.

2.1.2.1. Définition de l'assurance maritime

Selon la fédération française des sociétés d'assurance, l'assurance maritime est : « une assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenues dans le contrat. Une assurance maritime peut couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer »¹³.

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA » définit l'assurance maritime comme étant : « une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événement fortuit, de forces majeures aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime »¹⁴.

L'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (assurance corps), ou sur ces marchandises (assurance facultés).

2.1.2.2. Les types de l'assurance maritime

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes. On distingue généralement deux types d'assurance maritime :

- assurance corps ;
- assurance facultés.

a) L'assurance corps maritime

L'assurance corps de navire concerne l'assurance du véhicule de transport. L'assureur accepte de couvrir les risques liés aux dommages ou pertes pouvant affecter le navire lui-même lors de son utilisation. En règle générale, l'assurance corps d'un navire est partagée entre plusieurs compagnies d'assurances afin de répartir et de diluer la charge ou la gestion du risque trop lourd pour qu'une seule compagnie en supporte tout le poids.

¹³ www.ffsa.fr, Site d'information de l'assurance, Fédération Française des sociétés d'assurances.

¹⁴ L'article 101 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre I. Généralités sur l'assurance facultés maritime

Selon l'institut française d'information juridique, l'article 173-1 de code des assurances : « L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée »¹⁵.

D'après la législation algérienne : « pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour délai sont couverts par l'assurance »¹⁶.

b) L'assurance facultés maritime

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées.

Selon l'école nationale de la marine marchande de Saint Malo, France : « L'assureur maritime couvre les risques liés aux dommages totaux ou partiels pouvant subvenir à la marchandise en cours de transport maritime »¹⁷.

D'après la fédération française des sociétés d'assurance « L'assurance maritime sur facultés a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre, elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime, ont la durée des risque au lieu de destination ne peut pas dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement. Ce délai peut être modifié par un accord commun des parties. Outre le risque du voyage, les risques de montage et d'installation des matériels à destination peuvent aussi être garantis »¹⁸.

L'assurance des marchandises se fait soit sur police particulière (au voyage) soit en police flottante(police d'abonnement ou à alimenter) , dont le propriétaire de marchandise a généralement le choix entre trois options concernant l'étendue de la couverture de l'assurance : garantie « tout risque » , garantie « FAP SAUF» et garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

¹⁵ L'article 173-1 Code des assurances, Institut française d'information juridique, Ed, Droit.org 30-08-2015.

¹⁶ L'article 124 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

¹⁷ Ecole national de la marine marchande de Saint Malo, Commerce maritime et contentieux, France, 2003, p152.

¹⁸ www.ffsa.fr.

2.2. La physionomie du contrat d'assurance facultés maritime

Le contrat d'assurance sur facultés permet au propriétaire de la marchandise d'assurer celle-ci durant le temps où il la confie à un transporteur professionnel pour être acheminé. Le contrat d'assurance facultés maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture¹⁹.

2.2.1. Définition du contrat d'assurance facultés maritime

Les contrats sont définis par l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 (modifiée et complétée par la loi 06-04) relative aux assurances, ainsi que par les conditions du Code civil : « le contrat d'assurance facultés maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat ... lorsque des marchandises sont exposées à des périls de mer, ces biens sont désignés sous le nom de biens assurables.

(L'expression « périls de mer » désigne les risques résultants ou découlant de la navigation maritime) ».

2.2.2. Les conditions du contrat d'assurance facultés maritime

L'assurance met en présence au moins deux partenaires : l'assureur et l'assuré, les rapports entre les deux parties sont concrétisés par un contrat d'assurance. Le contrat d'assurance est constitué donc de :

- conditions générales ;
- conditions particulières ;
- clauses additionnelles et convention spéciales²⁰.

2.2.2.1. Les conditions générales

Les conditions générales sont des dispositions communes à toutes les facultés à l'exception des marchandises exclues et est applicable à tous les types de police d'assurance.

2.2.2.2. Les conditions particulières

Les conditions particulières s'agit de dispositions permettant l'adaptation du contrat aux spécificités du risque garanti elles doivent comporter :

- les nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit ;
- la date et lieu de souscription ;
- la chose ou l'intérêt assuré ;

¹⁹ L'article N°97 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

²⁰ Article 98 de l'ordonnance N°95-07 correspondant au 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

- la situation où s'exerce la garantie ;
- la somme assurée ;
- les risques assurés et les risques exclus ;
- les garanties souscrites et le montant des capitaux ;
- la durée de garantie du contrat et sa date d'effet ;
- la prime à payer, le montant de la franchise et éventuellement les surprimes et majorations ;
- les signatures des parties contractantes.

2.2.2.3. Les Clauses additionnelles et conventions spéciales

Il est entendu par clauses additionnelles et conventions spéciales des dispositions renforçant l'adaptation de la police aux spécificités du risque garanti, et nous distinguons deux types de clause qui sont les suivantes :

- clauses additionnelles standards ;les clauses additionnelles standards concernent : les animaux vivants et marchandises périssables.
- conventions spéciales ;les conventions spéciales concernent :risques de guerre etc.

Les conditions particulières, les clauses additionnelles et les conventions spéciales peuvent être dérogatoires ou complémentaires aux conditions générales.

Le tout doit être régi par la réglementation en vigueur. (Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995), modifiée et complétée par la loi n° 06-04 du 20février 2006).

Section 03. L'assurance facultés maritime dans les opérations de commerce international

Le terme faculté est désigné à l'ensemble des marchandises transportées et comme il est signifié, toute la faculté que le capitaine transporte au bord de son navire.

L'assurance maritime sur "faculté" pour objet de garantir les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime.

Sauf convention contraire, les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins de destinataire final.

Dans cette section nous allons présenter l'assurance facultés maritime dans les opérations de commerce international.

3.1. Typologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance facultés maritime

Concernant les marchandises à assurer, elles peuvent être soit une importation ou bien une exportation :

3.1.1. les informations nécessaires en cas de souscription d'un contrat d'assurance FM dans le cas des importations

Pour les marchandises transportées par voie maritime, des informations doivent être enregistrées par le producteur afin de, lui permettre d'apprécier le risque avant l'application du tarif correspondant. Il s'agit de :

- la nature de la marchandise, son poids, sa quantité, sa valeur assurée, son mode d'emballage, son arrimage et son mode de chargement(en cale ou en pontée) ;
- la provenance de cette marchandise ;
- le mode de couverture²¹.

Ces informations sont primordiales pour l'attribution à l'assuré d'un taux de cotisation de base.

Des informations complémentaires peuvent être demandées en fonction du cas de souscription qui se présente pour l'application de surprimes, majorations et rabais.

L'on peut citer parmi ces informations :

- l'âge du navire ;
- le pavillon d'immatriculation ;

²¹Voir l'explication en page 32-33 (les principaux modes d'assurance en FM).

- le vol et disparition ;
- la prolongation de séjour à quai (majoration par quinzaine commencée au – delà du délai contractuel) ;
- le chargement en pontée ;
- le voyage complémentaire (aérien ou terrestre « prive ou public »)
- le transport en conteneur ;
- le séjour des marchandises dans des magasins fermés.

Suite à ces informations, le producteur de la compagnie d'assurance peut déterminer le taux de cotisations global à appliquer à la valeur déclarée pour l'obtention de la cotisation à payer par l'assuré

3.1.2. Les informations nécessaires en cas de souscription d'un contrat d'assurance FM dans le cas des exportations

L'assurance des exportations de marchandises par voie maritime se souscrit tout comme leurs importations sauf qu'il y a lieu de présenter à la souscription les documents suivants :

- le connaissance²² ;
- le manifeste²³ ;
- le nom du navire.

3.2. Les typologies de l'assurance facultés

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. Ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.²⁴

La police d'assurance étant, également, un contrat de bonne foi, dans ce cas, l'assuré est tenu, au moment de sa conclusion, de déclarer exactement toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.

²² C'est une liste détaillée d'une expédition de marchandises (contenant un état des marchandises chargées sur un navire, le nom de ceux à qui elles appartiennent, l'indication des lieux où on les porte et le prix du fret) sous la forme d'un accusé de réception remis par le transporteur à l'expéditeur.

²³ Liste des marchandises que transporte un navire destinée à être présentée à la douane.

²⁴ KOSSI (A.), FRANÇAIS (T.), Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Ed. Lit verlag, France, 2003, P195.

Pour déterminer les documents relatifs à la production, il ya lieu de préciser le type de la police souscrite par l'assuré. On distingue trois types de polices d'assurance facultés maritime :

- la police abonnement qui couvre tous les envois, quelques que soient les marchandises et les modes de transport ;
- la police de voyage qui couvre une expédition pour un trajet déterminé ;
- la police à alimenter qui couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.

3.2.1. Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité déterminée)

La police d'assurance d'abonnement ou flottant est une : « l'expression « flottante » se rapporte à l'indétermination des biens assurés et non pas au navire. Elle couvre automatiquement tous les envois faits par l'assuré qui n'a pas besoin de faire de déclaration à chaque expédition de sa part. La police est généralement conclue pour une durée d'un an renouvelable par « tacite reconduction »²⁵. Par ailleurs, c'est une police souscrite pour couvrir tout ou partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et / ou à l'import contre les risques au cours du transport »²⁶.

Comme son nom l'indique, c'est un contrat qui couvre des expéditions fréquentes. C'est-à-dire, elle garantit un assuré pour l'ensemble de ses expéditions à venir. Encore, c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance. Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur).

Pour souscrire ce type de police, l'assuré doit fournir à l'assureur la facture commerciale des marchandises par expédition, en contrepartie, l'assureur lui délivre un avis d'aliment à remplir pour l'expédition concernée. Ce document est signé par les deux parties.

3.2.2. Police « d'assurance au voyage » (durée déterminée, quantité déterminée)

La police d'assurance au voyage est une : « elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre des marchandises et un trajet bien déterminé. En outre, elle couvre une expédition, pour une valeur et un trajet déterminés. Le primo-exportateur prend contact avec un agent ou un courtier d'assurance qui recherchera les conditions les mieux adaptées. Cette police couvre les marchandises sur un trajet précis, dans le cadre d'une expédition isolée. L'entreprise doit définir les paramètres de l'expédition, tels que la date, la nature de marchandise, la valeur, le conditionnement, le point de départ et de destination. Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo- exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans

²⁵ LANDEL (J.), CHARRE-SERVEAU, Lexique des termes d'assurance, Ed. L'argus, Paris, P358.

²⁶ DAILLY (M.), Logistique et transport international de marchandise, Ed. L'harmattan, France, 2013, P373.

l'année ».²⁷ En effet, l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signé par les deux parties.

3.2.3. Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée)

La Police d'assurance à alimenter est : « un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance , pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Cependant, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminés à l'avance. Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/ exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre».

La police à alimenter elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives si l'assuré accepte des mesures de prévention tout au long de la chaîne logistique. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments.²⁸

Il y a lieu à noter que cette police s'éteint sans autre formalité dès la réception du dernier avis d'aliment. Dans ce cas, l'assuré doit fournir la facture globale de toutes les expéditions (le plein de la police).

3.3. Les principaux intervenants dans le transport maritime

Le transport international d'une marchandise par la voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur.

Le service maritime se limite à un trajet port à port. C'est le métier de l'armateur, propriétaire ou simple exploitant du navire. Le transitaire, s'il est commissionnaire de transport, organise le transport pour son client chargeur en confrontant sa demande avec l'offre maritime faite par l'agent maritime qui travaille pour le compte de l'armateur si celui-ci n'y est pas directement présent. L'agent maritime rend effective la présence de l'armateur dans le port. Ce système s'explique par une division rigide des différentes fonctions et tâches, afin de limiter au maximum la responsabilité de chacun sur la marchandise en cas de dommage.

3.3.1. L'armateur

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement. Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou

²⁷ DAILLY (M.), op- cit, P371.

²⁸ MARCQ (J.), Risque et assurances transport et logistique, Ed. L'argus de l'assurance, France, 2011, P162.

totalemment sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

Le code maritime algérien (CMA) considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire²⁹, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

3.3.2. Les transitaires ou commissionnaires

Les transitaires ou commissionnaires sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises. Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement. En tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations.³⁰

Le transitaire est le spécialiste du transport international. Il agit à titre de mandataire de l'entreprise exportatrice ou importatrice auprès des transporteurs et des autres sous-contractants. Comme intermédiaire du commerce international, il doit généralement assumer les responsabilités logistiques, réglementaires et/ ou financières des différents mouvements. Par son réseau mondial de correspondants ou par ses bureaux à l'étranger.

3.3.3. L'agent maritime (consignataire)

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre même s'il existe un cumul de rôle entre eux³¹ :

- le consignataire de navire ou de la coque.
- le consignataire de la cargaison.

3.3.3.1. Le consignataire de navire ou de la coque

Le CMA définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tous contrats relatifs aux opérations annexes.

²⁹ Article.N°572 de code maritime algérien.

³⁰ NICOLAS (P.Y.), Le transitaire et le commissionnaire de transport, Ed. DFM, France, 1978, p195.

³¹ Article.N°609 de code maritime algérien.

3.3.3.2. *Le consignataire de la cargaison*

Le CMA définit le consignataire de la cargaison est le mandataire salarié des ayants droit à la marchandise, il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieux et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et par le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire de la cargaison a pour mission :

- il s'occupe de la réception de la marchandise à l'exportation ;
- il organise le chargement et le déchargement du navire ;
- il remet la marchandise au destinataire ;
- il taxe et signe le connaissement ;
- il rédige le manifeste de la cargaison et le remet à la douane pour l'intermédiaire de courtier maritime ;
- il constate les réserves d'avarie ;
- il joue un rôle dans la maintenance, la répartition et les problèmes d'équipages.

3.3.4. **Le courtier maritime (conducteur en douane)**

Appelé le Shipbroker, en anglais, il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. A ce titre, il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires.

C'est lui qui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, c'est lui qui va se mettre en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou le départ des marchandises.

Il a come rôle principal de mettre en contact l'exportateur qui veut affréter un navire avec des armateurs ou des fréteurs. En plus de négocier le coût et la durée de l'affrètement, le courtier maritime s'occupe de la préparation et de la rédaction des contrats liant les deux parties. Vu la complexité de ce genre de transaction, il agit souvent comme conseiller, comme négociateur et parfois même comme mandataire, soit de l'affréteur ou de l'armateur.

3.4. **Les différentes conventions internationales**

Une convention maritime est un accord conclu entre Etats pour régir le transport international de marchandises. La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales.

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre

1979 et les règles de Hambourg du 1^{er} novembre 1992. Ces textes ont été remis jour par la convention de Rotterdam de décembre 2008³² :

3.4.1. La convention de Bruxelles de 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles le 25 août 1924 appelée parfois « règle de la Haye » entrée en vigueur le 2 juin 1931. Cette convention elle s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire ni de la nationalité des parties.

3.4.1.1. Le principe de responsabilité

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire- transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

3.4.1.2. Les cas d'exonération de responsabilités

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandise transportée. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de :

- l'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver ;
- la faute nautique ;
- l'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- les périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- les « actes de Dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- les faits de guerre ;
- les grèves ou arrêts de travail ;
- le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de bien ou mer ;
- le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- la freinte ;
- l'insuffisance d'emballage ;
- l'insuffisance ou imperfection de marques.

³² MARCQ (J.), Risque et assurances transport et logistique, Ed. L'argus de l'assurance, France, 2011, p 99-101.

3.4.2. La convention de Bruxelles de 1968

Cette convention a été modifiée par le protocole du 23 février 1968 pour l'unification de certaine règle en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (règles de Visby), entrée en vigueur le 23 juin 1977. Le champ d'application de cette convention s'applique sur :

- transport maritime de sous palan à palan ;
- connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant ;
- port de Chargement situé dans un État contractant ;
- clause attribuant la compétence à la convention (clause Paramount) ;
- exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c)

3.4.3. Les règles Hambourg

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en voie de développement, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les juristes ont adapté le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de Hambourg qui est entré en vigueur le 1er novembre 1992 avec la 20ème signature nécessaire à leur mise en application. L'Algérie n'a pas ratifié la règle de Hambourg.

3.4.3.1. *Le champ d'application*

Les champs d'application de cette convention s'appliquent sur :

- transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port) ;
- connaissance émis dans un État contractant ;
- port à option de déchargement situé dans un État contractant si déchargement effectif dans ce port ;
- application à tout type de document de transport ;
- application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée.

3.4.3.2. *Le fondement de la responsabilité*

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise et du retard à la livraison à moins qu'il ait pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de prendre pour éviter l'événement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faute nautique n'est plus un cas d'exonération. Deux exceptions sont néanmoins prévues :

- l'incendie ou la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur ;
- l'avarie commune, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci peut s'exonérer.

3.4.4. Les règles de Rotterdam

Signées le 23 septembre 2009, elles visent les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou partiellement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les prés opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires. Le champ d'application de cette convention s'applique sur :

- transport maritime et Transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un État contractant ;
- application à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport ;
- application aux marchandises en pontée.

3.5. Évolution et définition des incoterms

Dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement et la promotion des exportations de produits manufacturés, il est indispensable que l'entreprise primo-exportatrice maîtrise les règles incoterms maritimes³³.

« Les incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise «International Commercial Terms». Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international »³⁴.

Les incoterms ont été élaborés par la Chambre de Commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises. Les incoterms ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000).

En 2010, la Chambre de commerce international (CCI) a modifié les Incoterms définis en 2000 pour adapter ces outils commerciaux aux nouvelles réalités de l'économie globalisée et informatisée ainsi qu'aux évolutions du transport et de la logistique (s'adapter à la réalité du commerce international). Ces règles s'appliquent depuis le 1er janvier 2011, l'objectif

³³ DAILLY (M.), *Logistique et transport international de marchandise*, Ed. L'harmattan, France, 2013, p 60.

³⁴ LOTH (D.), *L'essentiel des techniques du commerce international*, Ed. Publibook, Paris, 2009, p 14.

principal est de permettre une meilleure utilisation de celles-ci dans les opérations de transports de marchandises à l'international.

Le choix de l'incoterm résulte de la négociation commerciale, mais aussi des pratiques commerciales sur un marché donné, ainsi que des capacités organisationnelles de l'entreprise. Les incoterms sont en nombre de 11, dont quatre sont utilisés dans le transport maritime ; FOB, FAS, CFR, CIF, et sept pour tous modes de transport ; EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, et DDP.

Il est important de savoir qui doit supporter les coûts et frais supplémentaires qui peuvent advenir en cours de voyage, aussi bien que les avaries qui peuvent être causées aux marchandises. C'est ainsi que les incoterms déterminent un point de transfert des risques, il existe deux types d'incoterms qui diffèrent selon le mode de transport utilisé³⁵ :

Nous avons les incoterms maritimes qui sont: FOB (*Free, Onbord*), FAS (*Free Along Side Ship*), CFR (*cost and freight*), CIF (*Cost, Insurance and freight*)

Et on les incoterms qui interviennent dans le transport multimodal qui sont:

EXW - FCA - CPT - CIP - DDP - DAT - DAP.

3.6. Les principaux modes d'assurance en facultés maritime

Les facultés couvertes par la police peuvent être assurées, soit aux conditions « TOUS RISQUES » soit aux conditions Franc d'avaries particulières sauf « FAP SAUF ». Mais les parties conservent la liberté de convenir de tout autre mode d'assurance, la garantie offerte peut être adaptée à tous les cas particuliers.

3.6.1. Garantie TOUS RISQUE

La garantie dite « tous risque » est : « la plus étendue, qui garantit tous les dommages ou perte matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour à terre »³⁶.

Il est utile de préciser qu'indépendamment des obligations du contrat ; et dans la limite du temps et du lieu prévues par la police, la « tous risques » est une garantie dont l'étendue est très élargie. Dans ce mode d'assurance l'assureur s'engage à couvrir les dommages et les pertes matérielles non seulement, mais aussi les pertes en poids et en quantités causées aux objets assurés à la suite :

³⁵ Société Nationale d'Assurance (SAA), Conditions générales de contrat d'assurance maritime sur facultés, visa n°0/MF/ DGT/DASS/ DU 14/11/1998.

³⁶ Pour les incoterms de transport maritime et celle de transport multimodal, nous allons trouver les définitions et les explications dans le deuxième chapitre, dans la section (02) de chapitre II qui portera sur la chaîne logistique.

- d'évènement majeur par tout moyen de transport successif ou d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, case, perte...) survenant au cours du transport ;
- d'accident survenant au cours de la manutention, séjour à quai, concernant ce deuxième cas ; deux limitations sont à relever :
 - o le vol et disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque. Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées ; la disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire ;
 - o la deuxième relative aux marchandises en pontée qui sont automatiquement couvertes si celle si elles sont chargées sur des navires munis d'installation appropriées.

Cependant L'assureur n'accorde pas "la tous risques" pour les cas suivants :

- certaines marchandises voyageant en vrac ou sans emballage.
- certaines destinations réputées dangereuses.
- les marchandises chargées en pontée (sur le pont du navire).

3.6.2. Garantie FAP SAUF

La police « Franc d'avarie particulière sauf » ou « FAP SAUF », est une garantie restreinte, qui ne garantit pas comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf celles provenant d'un certain nombre de cas limitatifs énoncés dans le texte de l'imprimé FAP SAUF.

Dans ce mode de garantie l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes matérielles des objets assurés, ni les pertes de poids ou de quantités et ne prend en charge que les événements limités par (l'article 2) alinéa 3 de la police d'assurance maritime sur facultés. C'est à dire des événements lourds de conséquences touchant à la fois le navire transporteur et la cargaison.

Ces événements pour la partie maritime du voyage figurent dans l'énumération suivante :

- abordage, échouement, naufrage, heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- incendie, explosion, chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement.

A cette liste s'ajoute des événements à caractère cataclysmique ou de force majeure qui peuvent aussi se produire pendant le voyage terrestre : raz de marée, cyclone, éruption volcaniques, tremblement de terre, incendie, explosion et chute de foudre.

3.6.3. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance

Les dommages et pertes matérielles ne sont pas les seules garanties accordées par l'assureur dans la police « TOUS RISQUES » à l'inverse de la « FAP SAUF ».

Cependant il n'est précisé dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 des conditions générales de la police d'assurance que ce qui distingue l'une de l'autre seulement ; aussi le paragraphe 4 limite les autres risques couverts communs aux deux autres modes.

Ceux-ci sont, d'abord, les avaries frais exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte imminents ou d'en limiter l'étendue, comme :

- les frais de réexpédition d'une machine endommagée lors du transport maritime dans le but de sa répartition ;
- les frais engagés pour la location d'un magasin (lieu de stockage) ou d'une bâche pour protéger les marchandises assurées de l'humidité et des eaux de pluie ;
- les frais engagés pour surveiller les opérations de déchargement (à hauteur de 5% de la prime nette) et si il n'y a pas eu sinistre.

Ajoutons à tout cela les contributions sur les facultés des avaries communes, c'est à dire qu'à ce moment l'assureur assume les frais d'avarie commune de l'assuré (toujours si le sinistre est couvert par la police). Pour terminer le cas de changement ou de relâche forcée de voyage ou de navire, de faute du capitaine, des marins (gens de mer) ou des pilotes.

Tableau n°02. Risques couverts par l'assurance facultés

	TOUS RISQUES	FAP SAUF
Perte totale ou délaissement	OUI	OUI
Avaries communes	OUI	OUI
Avaries particulières	OUI	Evénements limitativement énumérés
Avaries frais	OUI	OUI

Source : Etabli par nos soins à partir des données des conditions générales de contrat d'assurance maritime sur facultés.

3.6.4. Les exclusions et limitation dans l'assurance maritime

Les exclusions ont pour but de limiter l'engagement de l'assureur pour qu'il n'intervienne pas dans certains risques étant alors exclus par l'assurance des facultés maritimes.

A cet effet, l'ordonnance 95-07 sur les assurances et la police d'assurance distingue deux catégories de risques exclus ; ceux qui ne seront jamais couverts et prévus dans l'article 7

d'une part, et d'autre part ceux pouvant l'être, moyennant une convention et des primes spéciales prévus par l'article 6 des conditions générales.

3.6.4.1. Les exclusions absolues (Dans tous les cas)

Les exclusions absolues sont prévues dans (l'article 7) des conditions générales, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes ou conséquence suivantes :

- Les exclusions tenant à des événements étrangers à une navigation normale : elles se rapportent aux amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, saisies de toute nature, sauf ce qui prévu à l'article 2, l'assureur demeure également étranger aux préjudices résultat d'infractions aux prescriptions de l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.
- Les exclusions tenants d'événements liés à l'ordre public : il s'agit de la contrebande, de commerces illicites, clandestins ou prohibés. La législation algérienne ajoute à cette liste les infractions aux prescriptions sur les importations, exportations, le transit, le transport et la sécurité.
- Les exclusions conséquentes de la faute de l'assuré : cette catégorie est beaucoup plus importante, puisque comprenant non seulement les faits ou fautes de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés représentants ou ayant droit à l'exclusion des commissionnaires. Les insuffisances ou mauvais conditionnements d'emballage sont également assimilés aux fautes de l'assuré.
- Les exclusions de nature commerciale : retard dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconque de quarantaine.

L'exclusion a pour but de ramener la police à son objectif propre et qui n'est pas de couvrir les aléas d'une entreprise commerciale, mais plutôt des dommages et pertes matérielles sur facultés.

3.6.4.2. Les exclusions relatives

Les assurés demandent fréquemment des assurances les garantissant des types risques suivants³⁷ :

- les risques de guerre civile ou étrangère, suivis de leurs conséquences directes, à savoir destructions, pertes causées par des mines ou autres engins de guerre etc... ;
- piraterie, capture, prise ou détention pour tous gouvernements ou autorités quelconques, et ce pouvant se produire en temps de conflit armé ou non son considérés comme faits de guerre ;
- émeutes, grève, relative aux troubles de l'ordre public, mouvements populaires, blackout et faits analogues et figure d'ores et déjà dans le nouveau règlement ;
- risque de vol en général et de pillage, disparition de toute partie des objets assurés, à moins qu'elles ne proviennent d'un risque couvert, le pillage est affilié au vol, celui-ci est

³⁷ Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- employé lorsque le forfait a été accompagné de violence avec une quantité importante dérobée, la disparition est généralement due à un vol, qui reste difficilement à prouver) ;
- violation et blocus, l'innovation du code algérien se trouve dans le fait que cette partie se trouve dans les exclusions sauf stipulation contraire. Ainsi si le blocus est violé sans qu'il n'ait été imposé par le gouvernement algérien mais par celui d'un étranger, rien ne s'oppose à ce que les risques encourus ne soient garantis pas les assurances algériennes. Cependant, ce genre de couverture est très rare en pratique ;
 - les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes. La responsabilité du propriétaire de la marchandise ne pourra être mise en cause que pour le vice propre. Ce cas est exclu de la garantie même si la couverture est fréquemment demandée, toujours est-il qu'il est possible de l'accorder puisque qu'elle se situe au niveau des exclusions relatives. Il s'agira alors de couvrir les dommages subis sur la marchandise uniquement et non sur les personnes et les autres biens ;
 - les exclusions tenant à l'objet assuré, elle se rapporte au vice propre de l'objet assuré, les vers et les vermines détériorant la marchandise par l'influence de la température ou de mesures sanitaires insuffisantes jusqu'à même inexistantes ;
 - les renvois de billet de banque, coupons, titres, valeurs, espèces, monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés ;
 - colis postaux, même avec valeur déclarée.

3.7. La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandise

La documentation permet de suivre la trace de l'acheminement de la marchandise et ainsi d'être tenu informé de tous aléas qui viendraient perturber le circuit initial. Les produits exportés peuvent faire l'objet de vols, de dommages, de retards, voire de changements d'itinéraire. La documentation constitue également l'identification de l'expédition, et de ce fait, le trait d'union entre les divers intervenants (transporteurs, transitaires, manutentionnaires, assureurs, entrepôts, etc.) et la liaison avec la marchandise.

Voici quelques-uns des documents de base que le vendeur présente à la banque aux fins de paiement :

- la lettre de transport maritime ;
- le Connaissance "Bill of Lading" (B/L);
- la facture commerciale ;
- la liste de colisage ;
- le certificat d'origine ;
- le certificat d'assurance.

La lettre de transport maritime :en anglais dite" *Seaway Bill* ", la lettre de transport maritime n'est pas un acte de possession. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se

compare de préférence à la lettre de voiture internationale (CMR) et à la lettre de transport aérien (LTA) : elle n'est, en effet, pas négociable.

Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception.

Le Connaissance "*Bill of Lading*" (B/L):le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison.

Le connaissance est donc une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans les ouvertures de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente. Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchaînent, les connaissances directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout ».

Par ailleurs, le connaissance maritime est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable qui peut être émis à ordre et donc transmissible par endossement (dans le cadre du crédit documentaire), il peut être à personne dénommée ce qui le rend non négociable (rare) et peut être, enfin, au porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol.

La facture commerciale :c'est un document qui lie le vendeur à l'acheteur. Elle doit être aussi explicite que possible et doit répondre aux exigences du client, en particulier en précisant les termes de la transaction. Elle doit, de plus, être conforme aux lois des deux pays.

La liste de colisage : le colis c'est le résultat final d'opération d'emballage, qui est composé de son emballage de son contenu prêt pour le transport. La liste de colisage doit composer les éléments suivants : Nombre de colis, description du contenu, poids et ainsi que toute marque d'identification.

Le certificat d'origine : c'est un document attestant l'origine de la marchandise, il doit être certifié par une autorité reconnue dans le pays d'exportation.

Le certificat d'assurance : c'est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur la marchandise.

Conclusion

L'assurance facultés maritime est une mesure appliquée face aux risques liés au transport de la marchandises par voie maritime, et elle occupe une place importante suite à la protection qu'elle fournit aux agents économiques participant dans l'opération d'assurance maritime et d'autres utilités qui manifeste sur le plan économique et commercial. Elle est en vif essor suite aux règles et principe de l'assurance maritime régissant ce mode de transport, à savoir les différentes conventions et protocoles, les instruments officiels, citant les incoterms qui sont établis afin de gérer à bonne aptitude les termes de ventes. Ajoutant aussi la coopération réalisée par l'ensemble d'acteurs actifs intervenants dans cette branche d'assurance.

CHAPITRE II
L'ASSURANCE FACULTE MARITIME
EN ALGERIE

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Introduction

Avant d'aborder le rôle que joue l'assurance facultés maritime dans le commerce international, il y a lieu de rappeler que l'internationalisation de l'économie est un phénomène général. En effet, tous les pays participent aux échanges internationaux, quelque soient leurs développement économique ou leurs régimes. Le recours au commerce extérieur est nécessaire car aucun pays ne peut disposer de toutes les ressources essentielles à sa consommation intermédiaire comme final de tous les besoins désirés par les consommateurs.

L'Algérie, au lendemain de son indépendance, a dû effectuer un effort financier important en matière d'importation de marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique, que ce soit durant toute la période de l'économie administrée et celle de la période de la transition à l'économie de marché.

La libéralisation de l'économie et la levée du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur s'est traduit pour le secteur des assurances par la promulgation de la l'ordonnance 95-07, l'ouverture du secteur des assurances est passé par tout d'abord, par l'ordonnance 95-07 qui a levée l'obligation de l'assurance facultés maritime et la loi complémentaire de 2006 qui a accentué cette ouverture en permettant l'installation des compagnies étrangères.

Dans ce présent chapitre nous avons opté de le diviser en trois sections, dont la première est consacré pour la présentation historique et l'évolution des assurances en Algérie, la deuxième présente les assurances FM dans le commerce extérieur en Algérie, et enfin la troisième section se focalise sur le rôle de l'assureur au sein de la chaine logistique.

Section 01. L'historique des assurances en Algérie

Le secteur des assurances a évolué dans un contexte de changements permanents. Parmi d'autres facteurs, tels que les privatisations, la libéralisation des marchés, les modifications des règles administratives, le contexte concurrentiel s'est considérablement modifié avec l'apparition sur le Marché de l'assurance de nouveaux acteurs.

Dans cette section nous allons présenter l'évolution historique des assurances en Algérie, les intervenants dans le marché algérien des assurances, le cadre juridique de l'assurance maritime sur facultés en Algérie, les assurances transports en Algérie.

1.1. Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie

L'activité des assurances fut introduite en Algérie par l'administration coloniale. Avant 1830 les Algériens vivaient en communauté et c'était le principe de solidarité et d'entraide qui prédominait. Depuis 1962 de nombreuses réformes ont concerné, le secteur des assurances en Algérie. Malgré cela, ce secteur qui peut contribuer au financement du développement accuse un retard considérable par rapport au reste du monde.

Le marché algérien des assurances est passé par différentes étapes depuis l'indépendance. Afin de mieux illustrer son évolution, on va présenter dans cet espace un résumé des quatre étapes importantes qui ont marquées l'histoire de l'assurance en Algérie.¹

1.1.1. La période d'avant 1962

L'Algérie était considérée par les autorités coloniales comme étant une partie intégrante du territoire français et par conséquent la législation applicable aux compagnies d'assurance en France était applicable à leurs agences en Algérie. Le gouverneur général se contentait de donner son avis sur les agréments des agences principales et de publier un rapport annuel sur l'industrie des assurances en Algérie. La majorité des algériens vivait en deçà du seuil de pauvreté. Ils n'avaient donc rien à assurer et encore moins les moyens de payer les primes. On veut dire par là, qu'à l'instar des autres activités économiques, l'assurance a été introduite et développée en Algérie pour les besoins des populations européennes. Ainsi, au cours des années 1950, deux assurances obligatoires ont été instituées :

- l'une relative aux accidents de travail en 1950 ;
- l'autre relative à l'automobile en 1958.

Suite à leurs institutions, le marché des assurances a connu une certaine expansion qui incita les sociétés mères dont le siège était en France à ouvrir des agences en Algérie.

¹ Compagnie centrale de réassurance (CCR), bulletin N°09, Alger, 2012.

1.1.2. La période 1962-1973

Au lendemain de l'indépendance, en attendant la mise en place d'une réglementation spécifique, le législateur Algérien a reconduit par la loi 62-157 du 21 décembre 1962, tous les textes afin de sauvegarder les intérêts de la nation.

A cette époque, 236 sociétés d'assurance étaient titulaires d'un agrément pour exercer leurs activités en Algérie, cet agrément leur était délivré en qualité de délégation ou d'agence spéciale de sociétés mères ayant leur siège en France². Au mois de Décembre 1962, deux projets de loi ont été élaborés. Ils avaient pour but de contrôler le marché des assurances en Algérie. Le premier ayant trait à la création de la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR), les compagnies d'assurances étrangères se sont ainsi vues notifiées l'obligation de céder 10% (cession légale) de leurs portefeuilles au profit de la CAAR. Le second était relatif aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance qui exerçaient une activité en Algérie. Ces deux projets de loi qui sont devenus par la suite, les lois 63/197 concernant la création de la CAAR, et 63/201 concernant les obligations et garanties des entreprises d'assurance, constitueront les premiers instruments de contrôle du marché des assurances en Algérie.

Au mois d'Avril 1963, et pour faire face au retrait éventuel des sociétés d'assurance étrangères, la présidence a ordonné la création d'une société d'assurance d'économie mixte algéro-égyptienne à raison de 10% pour la CAAR, 51% pour l'Etat algérien et 39% pour l'Etat égyptien avec pour dénomination Société Algérienne d'Assurance (SAA). En Octobre 1963, suite à l'institution de la cession légale au profit de la CAAR, plusieurs sociétés d'assurances ont quitté l'Algérie, et seulement 13 compagnies sont restées. Ces dernières ont d'ailleurs décidé de limiter leur agrément à une ou deux branches seulement. Ce retrait massif des sociétés étrangères a entraîné le départ de la quasi-totalité des professionnels y compris les nationaux qui se sont vu proposer des mesures alléchantes pour rejoindre le siège des sociétés mères en France.

Par la suite, l'ordonnance n°66-127 du 27 mai 1966 a instituée le monopole de l'Etat sur toutes les opérations d'assurances. En plus de la nationalisation, l'institution du monopole de l'Etat a fonctionnalisé l'activité c'est-à-dire que toutes les personnes qui travaillaient au niveau des entreprises sont devenues des fonctionnaires de l'Etat.

Suite au retrait des sociétés d'assurance étrangères, la CAAR et la SAA ont décidé de recourir aux intermédiaires (courtiers et agents généraux) afin d'assurer la plus large présence possible sur le territoire national. Mais comme les intermédiaires exerçaient une activité privée et qu'après l'institution du monopole de l'Etat en 1966, les sociétés d'assurance étaient gérées

² Compagnie centrale de réassurance (CCR), Op Cit.

socialement, ces dernières ont décidé fin 1972, de ne plus recourir aux intermédiaires et par conséquent mettre fin à leur fonction³.

1.1.3. La période 1973-1989

La création de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) en 1973, parachevait le contrôle de l'État sur toutes les opérations d'assurance. De la distribution des polices au placement en réassurance, toute la chaîne de transformation de la prime était sous le contrôle de l'Etat. Dans ce contexte, la CCR avait pour objectif de défendre l'indépendance économique du pays et de retenir le plus de primes possibles à l'intérieur du marché. Cette période a été caractérisée par une spécialisation de l'activité d'assurance, la CAAR et la SAA ont été spécialisées par décision du Ministère des finances N° 828 du 21 Mai 1975 :

- la CAAR s'occupait des risques industriels et le transport ;
- la SAA s'occupait exclusivement de l'assurance automobile et des risques des particuliers.

Une accentuation de la spécialisation a été entamée en 1982, avec la création de la Compagnie Algérienne d'Assurance Transport (CAAT), qui monopolisait les risques de transport prenant ainsi, une part de marché à la CAAR qui monopolisa alors les risques industriels. Cette spécialisation a eu deux effets :

- altérer les relations avec les assurés qui, se trouvant face à un seul fournisseur ne pouvaient ni discuter les conditions des contrats, ni remettre en questions les réductions et rejets abusifs des indemnités ;
- réduire considérablement l'intérêt du démarchage de la clientèle.

1.1.4. La période 1989 à nos jours

En 1989, la parution des textes relatifs à l'autonomie des compagnies publiques⁴ à entraîner la déspecialisation. A compter de cette date, les sociétés ont pu souscrire dans toutes les branches. Ainsi, les trois compagnies publiques existantes ont modifié leurs statuts en inscrivant dans leurs exercices toutes les opérations d'assurance et de réassurance, ce qui a entraîné l'émergence d'une réelle concurrence entre ces compagnies. Mais, ce n'est qu'en 1995, avec l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, que l'Algérie s'est dotée d'un cadre juridique des assurances. En effet, cette ordonnance est le texte de référence du droit algérien des assurances. Elle met fin au monopole de l'Etat en matière d'assurances et permet la création de sociétés privées algériennes. Ce texte a réintroduit les intermédiaires d'assurances (agents généraux et courtiers), disparus avec l'institution du monopole de l'Etat sur l'activité d'assurance.

³ OUBAAZIZ Said, *Les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances : cas de l'industrie assurancielle algérienne*, Thèse de Magister « Management des entreprises », UMMTO, 2012 , p34.

⁴ KPMG, Guide des assurances en Algérie 2009, Edité par KPMG SPA, Janvier 2009, p 14.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Les compagnies étrangères désireuses de s'implanter en Algérie peuvent se constituer en sociétés d'assurances de droit local, en succursales ou en mutuelles d'assurances. Elles peuvent également opter pour la création d'un bureau de représentation depuis janvier 2007. A chacune de ces structures correspond un régime juridique qui lui est particulier. L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 a été complétée et modifiée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006. Les principaux apports de cette loi sont :

- le renforcement de l'activité d'assurances de personnes ;
- la généralisation de l'assurance de groupe ;
- la réforme du droit du bénéficiaire ;
- la création de la bancassurance ;
- la séparation des activités vie et non-vie des compagnies d'assurances ;
- le renforcement de la sécurité financière ;
- la création d'un fonds de garantie des assurés ;
- l'obligation de libération totale du capital pour agrément ;
- l'ouverture du marché aux succursales des sociétés d'assurances et/ou de réassurance étrangères.

La loi n° 06-04 du 20 février 2006 a instituée une commission de supervision des assurances qui est chargée de :

- veiller au respect, par les sociétés et intermédiaires d'assurances agréés, des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'assurance et à la réassurance ;
- s'assurer que ces sociétés tiennent et sont toujours en mesure de tenir les engagements qu'elles ont contractés à l'égard des assurés ;
- vérifier les informations sur l'origine des fonds servant à la constitution ou à l'augmentation du capital social de la société d'assurance et/ou de réassurance.

L'année 2008 a été marquée par le règlement définitif du contentieux Algéro-français sur les assurances. Le contentieux remonte à l'année 1966, lorsque le secteur des assurances a été nationalisé par l'État algérien nouvellement indépendant. Une fois les sociétés françaises parties, leurs engagements ont été honorés par les sociétés algériennes. Cependant, les biens immobiliers acquis en contrepartie de ces engagements étaient restés juridiquement en possession des sociétés françaises. De ce fait, les sociétés algériennes ont dû régler les sinistres sans pouvoir utiliser pour ce faire les actifs correspondants. L'accord du 7 mars 2008, entre les sociétés françaises AGF, Aviva, AXA, Groupama et MMA et les sociétés publiques algériennes SAA et CAAR, régularise en droit algérien la situation de fait décrite précédemment : il organise un transfert de portefeuille entre les deux parties signataires à effet rétroactif à compter de 1966.

L'année 2009 a quant à elle vu la publication dans le Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire du décret exécutif n° 09-375 du 16 novembre 2009. Ce décret a fixé le capital social (ou fonds d'établissement) minimum des sociétés d'assurance

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

et/ou de réassurance. Ainsi, le capital social minimum des sociétés d'assurance et/ou de réassurance est fixé à :

- un milliard de dinars, pour les sociétés par actions exerçant les opérations d'assurances de personnes et de capitalisation ;
- deux milliards de dinars, pour les sociétés par actions exerçant les opérations d'assurances de dommages ;
- cinq milliards de dinars, pour les sociétés par actions exerçant exclusivement les opérations de réassurance.

Enfin, le décret exécutif n°10-207 du 9 septembre 2010, modifiant et complétant le décret exécutif n° 95-409 du 9 décembre 1995, relatif à la cession obligatoire en réassurance, fixe le taux minimum de la cession obligatoire des risques à réassurer à 50 % au bénéfice de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR). La mesure vise notamment à réduire les transferts de devises vers l'étranger et à faire de la CCR une puissante compagnie nationale de réassurance.

Enfin, dans le cadre de la libéralisation de l'économie et dans le but de procurer un développement dans le marché des assurances, l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 a rapporté l'ouverture du domaine des assurances au secteur privé a permis ainsi d'établir une concurrence tarifaire sévère, au grand bonheur des opérations commerciaux et autres importateurs de marchandises et a exterminé le système obligatoire prévu par la législation antérieure de 1980 et libre exercice de ce métier rendant ainsi au terme « facultés » toute sa raison d'être⁵.

1.2. Les intervenants dans le marché Algérien des Assurances

En dehors des assurés, le marché algérien des assurances se compose des institutions autonomes, et des assureurs. Dans ce qui suit nous allons les présenter.

1.2.1. Les institutions autonomes

Le cadre institutionnel du marché Algérien des assurances est composé de six institutions autonomes:

- le ministère chargé des finances ;
- le Conseil National des Assurances (CNA) ;
- la Commission de Supervision des Assurances (CSA) ;
- la Centrale des Risques (CR) ;
- l'organe de tarification ;
- le fonds de garanties des assurés (FGAS).

⁵ CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES, Revue de l'assurance N°01, 1^{er} semestre, Alger, 2012, page n°05.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

1.2.1.1. Le ministère des Finances

Les sociétés d'assurance et/ou de réassurance ne peuvent exercer leur activité qu'après avoir obtenu l'agrément du ministère des Finances. Ce dernier veille à la protection des droits des assurés et des bénéficiaires des contrats d'assurance, à la solidité de l'assise financière des entreprises d'assurance et de réassurance ainsi qu'à leur capacité à honorer leurs engagements.

De ce fait, le ministère des Finances a un rôle de régulateur et a pour mission de protéger les droits des assurés et veiller à ce que les entreprises d'assurances et de réassurances honorent leurs engagements et respectent les réglementations en vigueur. Il intervient dans le contrôle des entreprises d'assurances et de réassurances et des professions liées au secteur, dans le suivi de l'activité du secteur et supervise toutes les questions d'ordre juridique et technique se rapportant aux opérations d'assurances et de réassurances, de la préparation des textes aux études touchant au développement et à l'organisation du secteur.

1.2.1.2. Le Conseil National des Assurances (CNA)

Le Conseil National des Assurances est le cadre de concertation entre les diverses parties impliquées par l'activité assurance, à savoir :

- les assureurs et intermédiaires d'assurance ;
- les assurés ;
- les pouvoirs publics ;
- le personnel exerçant dans le secteur.

Le conseil est une force de réflexion et de proposition à même de préserver les intérêts des parties impliquées dans la concertation. Présidé par le Ministre des finances, il représente l'organe consultatif des pouvoirs publics sur tout ce qui se rapporte « à la situation, l'organisation et au développement de l'activité d'assurance et de réassurance ». Il se prononce sur tout projet de texte législatif ou réglementaire concernant l'activité d'assurance. Son avis est notamment requis pour l'étude des demandes d'agrément de compagnies d'assurance et de courtiers.

A travers les travaux scientifiques qu'il entreprend et les recommandations qu'il présente aux décideurs, le Conseil National des Assurances apparaît comme un instrument de première importance dans la détermination de la politique générale de l'Etat en matière d'assurance.

1.2.1.3. La Commission de Supervision des Assurances (CSA)

La commission agit en qualité d'administration de contrôle au moyen de la structure chargée des assurances au ministère des Finances, et cela par le biais des inspecteurs d'assurance. Dans l'objectif de garantir la solvabilité des compagnies d'assurance, la CSA peut requérir des expertises d'évaluation liées aux engagements réglementés.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

La commission peut également restreindre l'activité d'une société d'assurance dans une ou plusieurs branches, restreindre ou interdire la libre disposition des éléments de son actif ou encore désigner un administrateur provisoire. La commission est aussi habilitée à demander aux sociétés d'assurance la mise en place d'un dispositif de contrôle interne et d'un programme de détection et de lutte contre le blanchiment d'argent.

1.2.1.4. La Centrale des Risques (CR)

La centrale est rattachée à la structure chargée des assurances au ministère des finances. Elle a pour mission la collecte et la centralisation des informations afférentes aux contrats d'assurance dommages souscrits auprès des sociétés d'assurance et les succursales d'assurance étrangères agréées.

1.2.1.5. Organe de tarification

Afin d'élaborer des projets de tarifs, d'étudier et d'actualiser les tarifs en vigueur, il a été institué un organe spécialisé en matière de tarification. En plus de ces attributions, cet organe est chargé d'émettre des avis sur tout litige en matière de tarifs pour permettre à l'administration de contrôle de se prononcer. Il est institué auprès du ministre chargé des finances. Les éléments constitutifs de tarification des risques se déterminent comme suit :

- la nature du risque ;
- la probabilité de survenance du risque ;
- les frais de souscription et de gestion du risque ;
- tout autre élément technique de tarification propre à chaque opération d'assurance.

1.2.1.6. Le fonds de garanties des assurés

Ce fonds, à ne pas confondre avec le fonds de garantie automobile (FGA), a pour mission de « supporter, dans la limite des ressources disponibles, tout ou partie des dettes nées des contrats d'une société d'assurance en situation d'insolvabilité, dans le cas où les actifs de cette dernière se trouvent insuffisants ». Le fonds intervient sur saisine de la commission de supervision des assurances, après rapport motivé du syndic administrateur judiciaire constatant l'insuffisance des actifs de la société défailante.

La commission de supervision des assurances adresse au Fonds un état nominatif des dettes de la société envers les assurés et bénéficiaires des contrats d'assurance ou leurs ayants droit ainsi que toute pièce justificative accompagnant l'état. Il est créé une commission d'indemnisation des assurés chargée de :

- examiner les dossiers d'indemnisation ;
- proposer au ministre des finances les niveaux d'indemnisation ;
- donner un avis sur tout ce qui concerne la gestion du Fonds.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

1.2.2. Les assureurs

En ce qui concerne les compagnies d'assurances, le marché Algérien des assurances se compose aujourd'hui de 23 compagnies d'assurances, elles étaient au nombre de 16 en 2010 mais seulement 7 des 23 compagnies d'assurances ont franchi le pas une année et demi après la décision du ministère des finances par la loi N° 06-04 du 20/02/2006 instituant la séparation des assurances de personnes (AP) de celles des dommages (AD).

Pour les sociétés d'assurances de dommages il y'a :

- Quatre sociétés publiques qui sont : SAA, CAAR, CAAT, CASH;
- Sept sociétés privées qui sont : CIAR, 2A, Trust Algéria, Salama, GAM, Alliance Assurance, AXA.

Quant aux compagnies citées ci-dessous, elles sont récentes et sont spécialisées dans l'assurance de personnes mais sont des filiales⁶ des compagnies d'assurances qui existent déjà et spécialisées dans l'assurance de dommages : CARDIF EL DJAZAIR filiale de BNP, CAARAMA filiale de la CAAR, TALA filiale de la CAAT, SAPS filiale de la SAA et du Français MACIF, MACIR-VIE filiale de la CIAR, AXA assurances de personnes et enfin LE MUTUALISTE filiale de la CNMA.

La création d'une filiale exige un capital d'un milliard de dinars et certaines compagnies avancent que cette somme est très élevée et hors de leur portée alors quelques-unes d'entre elles préfèrent rechercher un partenariat avec des filiales existantes.

- deux (2) mutuelles : CNMA et MAATEC ;
- la Réassurance pratiquée par la CCR ;
- les Assurances spécialisées exercées par : La CAGEX, pour l'Assurance-crédit à l'exportation, et la SGCI, pour l'Assurance-crédit immobilier.

D'autres acteurs interviennent dans le marché Algérien des assurances, à l'image des : agents généraux, les courtiers et les banques. Tous ces intervenants sont sous la tutelle du Ministère des Finances.

Les compagnies qui exercent dans toutes les branches d'assurances sont au nombre de quinze (15) en 2017, cinq sociétés publiques qui détiennent 72,27 % de part du marché et dix sociétés privées qui détiennent 27,73 % de part du marché.

⁶La création d'une filiale exige un capital d'un milliard de dinars et certaines compagnies avancent que cette somme est très élevée et hors de leur portée alors quelques-unes d'entre elles préfèrent rechercher un partenariat avec des filiales existantes.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Dans ce point nous allons aborder les compagnies qui exercent dans toutes les branches d'assurances, ce qui veut dire les assurances de dommages, puis en deuxième lieu nous allons aborder les compagnies d'assurances de personnes.

1.2.2.1. Les assurances de dommages

Dans les assurances de dommages on trouve cinq compagnies publiques, à savoir⁷ :

- La Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR): c'est la plus ancienne compagnie d'assurances de dommages opérante sur le marché, elle a été créée le 08 juin 1963 soit une année après l'indépendance, Son capital social est de 12 milliards de dinars, et réalise un chiffre d'affaires de 14955 millions de dinars en 2017.
- La Société Algérienne d'Assurance (SAA) : Elle vient juste après la CAAR, elle a été créée le 12 décembre 1963 elle est classée au premier rang des compagnies d'assurances de dommages en Algérie en 2017, où elle détient 21,77% de part du marché. Son capital social est de 30 milliards de DA, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 138,5 milliards de dinars au cours de la même année.
- La Compagnie Algérienne des Assurances Transport (CAAT): Spécialisée aussi dans les assurances de dommages, Elle a été créée le 30 avril 1984, Elle détient 18,72% de part du marché. Son capital social est de 12 milliards de DA, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 22813 million de dinars en 2017.
- La Compagnie d'Assurance des Hydrocarbures (CASH) : Elle a été créée le 04 octobre 1999, elle est spécialisée dans les assurances de dommages, ces actionnaires sont : La SONATRACH (64%), NAFTAL (18%), la CAAR (18%) et la CCR (6%), Son capital social est de 7.8 Milliards DA, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 10761 millions de dinars durant l'année 2017.
- La Caisse Nationale de Mutualité Agricole (CNMA): Créée le 02 décembre 1972 et offre essentiellement à l'exploitant agricole un éventail de garanties contre les différents événements climatiques, contre certaines maladies animales et contre divers risques encourus par l'exploitant. La CNMA a réalisé un chiffre d'affaires de 13015 millions de dinars en 2017.

Il existe dix compagnies privées d'assurances qui sont :

- La Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance (CIAR) : Créée le 15 février 1997, elle appartient au groupe Algérien Soufi. La CIAR est la première société privée

⁷ Société Nationale d'Assurance (SAA), Rapport annuel 2017.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

spécialisée dans les assurances de dommages avec un capital social de 1,13 milliard de dinars et un chiffre d'affaires de 9143 milliards de dinars en 2017.

- L'Algérienne des assurances (2A): elle appartient au groupe Algérien Rahim. Elle a été créée le 06 mai 1997, son capital social est de 2 milliards de dinars, quant à son chiffre d'affaires, il est de 3527 millions de dinars en 2017.
- La Trust Algerian Assurances et Réassurances: Elle a été créée le 25 janvier 1999 et spécialisée dans les assurances de dommages, ses actionnaires sont Trust Real Bahreïn (95%) et Qatar General Insurance (5%). Son capital social est de 2,5 milliards de dinars et son chiffre d'affaires est de 2704 milliards de dinars en 2017.
- SALAMA Assurances: Elle a été créée le 13 avril 1999 elle est filiale du groupe international d'assurance et de réassurance SALAMA ISLAMIC ARAB INSURANCE COMPAGNY et est spécialisée dans les produits « Takaful », son capital social est de 2 milliards de dinars. Elle a réalisé un chiffre d'affaires de 4787 millions de dinars en 2017.
- La Générale Assurance Méditerranéenne (GAM): Elle a été créée le 10 septembre 2002 mais devenue la propriété d'un des groupes financiers Africains les plus puissants le fonds d'investissement ECP (Emerging Capital Partners) depuis 2007. Elle est spécialisée dans les assurances de dommages, Son capital social est de 1,2 milliards de dinars et son chiffre d'affaires est de 3467 millions de dinars en 2017.
- Alliance Assurances: Spécialisée dans les assurances de dommages, elle appartient au groupe Algérien Khelifati et a été créée le 30 avril 2005, Son capital social est de 800 millions de dinars et son chiffre d'affaires est de 4802 millions de dinars en 2017.
- AXA ASSURANCE DE DOMMAGES: Elle a été créée le 03 octobre 2011, elle est spécialisée dans l'assurance de dommages comme son nom l'indique. La stratégie d'AXA est de se positionner en Algérie comme un assureur généraliste, ou les activités sont développées aussi bien sur le marché de l'assurance dommage avec un capital social de 2 milliards de dinars ainsi que sur le marché de l'assurance de personnes avec un capital social de 1 milliard de dinars .
- La Société de Garantie du Crédit Immobilier (SGCI): Elle a été créée le 05 novembre 1997, elle est spécialisée dans l'assurance des crédits à l'immobilier. Son capital social est de 2 milliards de dinars et son chiffre d'affaires de 1141 millions de dinars et sa part de marché est 0,94%.
- La Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations (CAGEX) : Elle a été créée le 10 janvier 1996, elle est spécialisée dans l'assurance des crédits à l'exportation. Le capital social de la CAGEX est de 450 millions de dinars quant a son chiffre d'affaires, il est de 816 millions de dinars et sa part de marché est de 0,67 en 2017.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

- La Mutuelle Algérienne d'Assurance des Travailleurs de l'Education Nationale et de la Culture (MAATEC): C'est la première mutuelle Algérienne, elle a été créée le 10 décembre 1964 et est autorisée à pratiquer les opérations d'assurance relatives : aux risques de tout nature résultant de l'emploi de tous véhicules terrestres à moteur autres que ceux utilisés dans les transports en commun et transports publics, ainsi que les Multirisques-habitation. Sa part de marché est de 0,39% et son chiffre d'affaire est de 470 en 2017.

1.2.2.2. Les assurances de personnes

Dans les assurances de personnes on trouve sept compagnies, à savoir :

- CARDIF EL DJAZAIR: Filiale de BNP Paribas, elle a été créée le 13 septembre 2007 et c'est une société de droit algérien, Elle a pour objectif de promouvoir l'activité liée à l'assurance et à la prévoyance.
- CAARAMA: Filiale de la CAAR, elle a été créée le 17 avril 2011 avec un capital social d'1 milliard de dinars.
- TALA TAAMINE LIFE ALGERIE: Filiale de la CAAT, elle a été créée le 17 avril 2011, dotée d'un capital social d'1 milliard de dinars.
- SAPS: Elle est le fruit de collaboration entre la SAA et du français MACIF, elle a été créée le 17 avril 2011, son capital social s'élève à 1 milliard de dinars.
- MACIR VIE: Filiale de la CIAR, elle a été créée le 11 Aout 2011, son capital social est de un milliard de dinars.
- AXA ASSURANCES DE PERSONNES: Elle a été créée le 02 novembre 2011, elle est spécialisée dans les assurances de personnes, son capital social est de 1 milliard de dinars comme nous l'avons cité plus haut.
- LE MUTUALISTE: Filiale de la CIAR, Elle a été créée le 05 janvier 2012, elle est dotée d'un capital social d'un milliard de dinars.

1.2.2.3. Les compagnies de Réassurances

D'après l'UAR (Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance, la seule compagnie habilitée à pratiquer la réassurance en Algérie est bien que la CCR.

Il n'existe qu'une seule compagnie dédiée exclusivement à la réassurance : la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR), elle a été créée le 01 octobre 1973 et elle propose la réassurance dans les branches marine, non marine et transport. La CCR assure également pour le compte de l'état, la gestion du programme national des catastrophes naturelles (CAT-NAT)

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

qui a été mis en place après le séisme du 21 mai 2003. Son capital social est de 13 milliards de dinars et son chiffre d'affaires s'élève à 13 milliards de dinars aussi.

1.2.2.4. Les agents généraux

Plus de 560 agents généraux d'assurances interviennent en dehors du réseau direct des compagnies pour une distribution de proximité. Ils représentaient en 2012 plus de 20 % de la production des compagnies d'assurances. Certaines sociétés, surtout privées, travaillent davantage avec des agents généraux qu'avec leurs propres salariés. C'est le cas de la CIAR dont 75 % du chiffre d'affaires est réalisé par les agents généraux

1.2.2.5. Les courtiers

Les courtiers sont au nombre de 30, exclusivement nationaux car la loi interdit aux courtiers internationaux d'exercer directement leurs activités. Les courtiers représentent, en 2012, 6 % de la production des compagnies, contre 2 % en 2002. Le chiffre d'affaires moyen généré par les courtiers a été de 82 millions de dinars en 2006, très supérieur à la moyenne des points de vente. Ceci s'explique par le fait que les courtiers interviennent davantage dans les entreprises où les primes moyennes des contrats sont plus élevées.

Le marché Algérien des Assurances accélère sa mue, les différentes modifications apportées à l'ordonnance 95-07 qui ont étendu la libéralisation du secteur, visent à offrir de nouvelles perspectives de développement.

1.3. Le cadre juridique algérien de l'assurance maritime sur facultés

L'assurance maritime sur facultés est régie par l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code Maritime, modifiée et complétée par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, ainsi que par l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relatives aux assurances.

Tout en s'inspirant des conventions et règles internationales ratifiées par l'Algérie, notamment celles de BRUXELLES sur le connaissement et celle d'YORK et d'ANVERS sur les avaries communes.

1.3.1. Le code maritime Algérien (CMA)

Le CMA s'inspire du code maritime français, ainsi que de la convention internationale de BRUXELLES de 1924 sur le connaissement et des règles d'YORK et d'ANVERS de 1974 sur les avaries communes.

La promulgation du C.M.A en 1976 se coïncidait avec les envies de l'Algérie de vouloir être un pays transporteur, en créant des compagnies de transport maritime telles que la CNAN et l'ENMTV.

Le CMA s'adapte mieux aux transporteurs, car il:

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

- traite avec précision, la navigation et les gens de mer, ainsi que l'exploitation commerciale du navire ;
- il présente les responsabilités, les exonérations de responsabilité, ainsi que les relations entre les transporteurs, les chargeurs, les manutentionnaires et les réceptionnaires des cargaisons.

En ce qui concerne le transport des marchandises. Tout en s'inspirant de la convention de BRUXELLES de 1924, le transport de la marchandise se fait par contrat conclu entre le transporteur et le chargeur (ce contrat commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine avec la livraison de la marchandise au destinataire).

1.3.2. L'ordonnance 95/07 sur les assurances

L'ordonnance 95/07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances consacre toute une section pour l'assurance de facultés maritime. Elle porte sur la définition de l'assurance, les différents types de police (*police au voyage, police flottante*), l'étendue de la garantie, les exclusions, le délaissement et l'évaluation des dommages (Articles 136 à 144).

Malgré le caractère facultatif de l'assurance maritime sur facultés l'ordonnance stipule que celui qui Veut s'assurer, doit s'assurer auprès d'une compagnie nationale (*ART 194*). Cette caractéristique mentionne donc, l'obligation de s'assurer auprès d'une compagnie nationale ou s'exerçant en Algérie.

Il fallait donc, adopter les conventions qui s'adaptent mieux aux intérêts du pays telles que la convention de Hambourg de 1978 qui agit en faveur des chargeurs (expéditeurs) et derrière eux les importateurs.

1.4. Les assurances transports en Algérie

L'assurance maritime fait partie de l'assurance transport. Le chiffre d'affaires réalisé dans la branche transport par le marché Algérien se situe autour de 5 milliards de DA ces dernières années, soit environ 10% du chiffre d'affaires toutes branches.

L'assurance faculté maritime représente plus que 60% de la branche transport avec un chiffre d'affaire qui est en progression successive depuis 2005.

C'est une branche qui se développe modérément du fait de la suppression de l'obligation d'assurance, du recours à l'assurance minimale (FAP Sauf) et de la prise en charge de l'assurance par les fournisseurs étrangers.

Section 02. L'assurance facultés maritime dans le commerce extérieur en Algérie

De nos jours, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. Sachant que plus de 90 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

Dans cette section nous allons présenter l'assurance FM dans le commerce extérieur en Algérie.

2.1. Présentation général de la situation du commerce extérieur en Algérie

L'Algérie a été pendant longtemps une colonie de la France qui s'est livrée durant 132 ans à un véritable pillage de ses ressources naturelles. En effet, dès son implantation en Algérie, elle a mis en place une politique de dépossession et de peuplement formant ainsi un secteur agricole moderne, qui devrait écouler la quasi-totalité de sa production sur les marchés extérieurs notamment ceux de la métropole.

2.1.1. L'histoire de commerce extérieur de l'Algérie

Le commerce extérieur de l'Algérie est passé par plusieurs périodes présenter. Avant l'indépendance, le commerce extérieur algérien était le reflet du régime colonial. Un régime économique caractérisé par :

- l'exportation de produits agricoles, puis d'énergie à la fin des années 1950 ;
- l'importation d'inputs et biens de consommation durable ;
- industrie : faibles capacité installées ;
- organisation commerciale libérale liée fortement au pouvoir colonial.

Après l'indépendance, les caractéristiques du commerce extérieur de l'Algérie sont :

- régulation par les restrictions administratives ;
- montée rapide en puissance de l'industrie d'exportation d'hydrocarbures ;
- dépendance croissante en biens d'équipements et de consommation industrielle ;
- dépendance croissante dans le domaine alimentaire.

Ce connaîtra ses limites avec la chute brutale des prix pétroliers intervenue en 1986, puis en 1994, avec l'ajustement structural imposé par les institutions financières internationales.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

La libéralisation du commerce extérieur est un des signes les plus marquants du changement de la politique économique et de la transition vers l'économie de marché.

Depuis 1995 à ce jour, la sphère du commerce extérieur, de même que l'ensemble du système économique, est entré dans une phase de changements de très grande amplitude, marquée notamment par l'amarrage lent et difficile à l'économie mondiale (Accords OMC UE).

C'est une période qui se prolonge encore à l'heure actuelle; la longueur de cette transition est révélatrice, en soi, d'un problème: déstabilisation des acteurs (les entreprises, mais également les administrations partenaires étrangers) face à un environnement juridiquement et économiquement en perpétuel mouvement.

Le point principal de ce survol historique est : une extrême fragilité liée à une dépendance insupportable à l'égard des exportations d'hydrocarbures. La dépendance vis-à-vis des exportations d'hydrocarbures est un problème récurrent, mais paradoxalement peu étudié.

Dans ce contexte l'économie nationale est exposée à des faiblesses telles que :

- une croissance fortement coûteuse en importations. A la base, les projets d'investissement ont un coût moyen élevé en importations, en biens d'équipement indispensables de même qu'en assistance technique. Il en va de même de toute augmentation de la consommation, qui profite également aux importations, en biens de consommation industrielle finale et en biens alimentaires.
- une récurrence des déséquilibres commerciaux dans tous les secteurs, une balance déficitaire dans le commerce des biens industriels et agricoles, également dans le commerce avec les partenaires (plus de 90 % des balances pays) et même dans les services⁸. Une insuffisance souvent couverte par la disponibilité des ressources issues des hydrocarbures.

Le déficit des services rend extrêmement critique toute diminution de l'excédent de la balance des marchandises. Tout fléchissement des prix pétroliers est une menace immédiate pour la balance des paiements.

L'économie du pays est habituée ainsi à la permanence de ces déficits, comme si les exportations d'hydrocarbures et l'excédent commercial global qu'elles contribuent à préserver, devaient couvrir à tout jamais l'inefficacité économique du reste de l'économie nationale.

Les insuffisances structurelles de l'économie nationale se sont davantage accentuées avec la diminution des produits de la rente, ces dernières années. Un phénomène qui risque de durer en raison notamment de :

⁸ L'Algérie est le seul pays méditerranéen qui connaît une balance des services déficitaires. Ce déficit est lié, notamment, aux faiblesses de deux secteurs : les transports et le tourisme (en comparaison avec les pays en développement de la région).

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

- l'augmentation progressive du coût du baril extrait ;
- le poids croissant des exportations de gaz ;
- les coûts de gestion d'un programme d'investissement gigantesque, dont le financement reste adossé à celui du risque Algérie.
- la part croissante des entreprises partenaires, aux cotes de SH Il est vraie que l'accroissement du niveau des prix au cours des dernières années empêche, par ailleurs, de voir cette évolution. Il reste que, sur le fond le problème demeure ;
- une difficulté à tirer profit de l'ouverture économique et commerciale : La faiblesse des secteurs exportateurs explique l'absence de tout lobbying interne en faveur de l'entrée dans des organisations comme L'OMC ou dans des organisations économiques régionales (UE, Maghreb, ZALE, etc.). Cela explique en partie les retards pris par notre pays en la matière par rapport aux économies en développement voisines.

En somme, le système économique de l'Algérie se retrouve désormais face à plusieurs défis :

- un commerce extérieur extrêmement vulnérable (fragile) ;
- un faible intérêt des entreprises à l'ouverture ;
- un financement du développement tout entier reposant sur les hydrocarbures ;
- une dépendance alimentaire et technologique en croissance continue.

Dans la mesure où la stratégie de commerce extérieur est celle dictée par l'ouverture toute a s'émul, on comprend qu'il n'y pas de stratégie franchement revendiquée. En effet, le problème à résoudre est complexe, dans la mesure où il s'agit de concevoir le développement économiques national dans un contexte global très difficile, où :

- développement et croissance accentuent la dépendance commerciale;
- le développement par des ressources non liées aux hydrocarbures, sur la base des IED, est une voie très aléatoire;
- les changements à opérer dans le cadre légal sont immenses, du fait de nos propres retards, comme du fait des évolutions du contexte mondial ;
- ouverture imposée par la situation internationale, enlevé les moyens d'une régulation restrictive des importations;
- une poursuite des tendances actuelles conduit inéluctablement à l'échec.

2.2. Le marché des assurances transport dans le monde et la place qu'occupe l'Algérie

Le marché « assurance transports » dans le monde s'est élevé à 44 milliards de dollars en 2012, dont 86% pour les assurances maritimes (38 milliards de dollars), contre 14% pour l'assurance aviation (6 milliards de dollars).

L'Europe occupe la première place en termes de part de marché alors que l'Afrique vient en bas de liste avec moins de 5% de ce marché. L'Algérie occupe la 3ème place en Afrique avec un chiffre d'affaires de 5,2 milliards de DA en 2012, dont 77% pour le transport maritime et 23% pour l'aviation.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Ainsi, les primes d'assurance des risques des transports maritime et aérien en Algérie ont affiché une tendance baissière ces dernières années dans un contexte de stabilisation au niveau régional. La Compagnie centrale de réassurance (CCR) a indiqué que les primes des assurances transport de ces deux secteurs sont passées de 6,04 milliards de DA en 2010 à 5,2 milliards de DA en 2012, sous l'effet de la baisse de la police des branches aviation et faculté maritime (marchandises). C'est un constat valable pour d'autres pays africains qui captent un petit pourcentage des primes d'assurance maritime.

Dans quasiment tous ces pays est déploré le fait que les assurances transports de leurs importations leur échappent. Ils ne veulent plus contribuer à la prospérité des grandes sociétés d'assurances étrangères, au détriment des compagnies d'assurances locales⁹.

Selon l'UAR (l'Union algérienne des sociétés d'assurance et de réassurance) affirme que les potentialités de l'Algérie sont plus importantes que ce qu'affiche le chiffre d'affaires du secteur, y compris en assurance transport.

L'Algérie a importé l'année 2014, 60 milliards de dollars de marchandises¹⁰, ce qui signifie un mouvement important au niveau de commerce extérieur et que le secteur des assurances doit bénéficier de ce mouvement.

Mais, c'est un marché qui ne profite pas aux assureurs, parce qu'il n'y a aucune loi qui oblige les importateurs à assurer leurs marchandises, il y avait auparavant, une obligation d'assurance, instituée par la loi n°80-07 du 09 août 1980 relative aux assurances, qui obligeait les importateurs à présenter aux douanes un certificat d'assurance pour pouvoir enlever leurs marchandises au niveau du port.

Cependant, cette obligation d'assurance a été levée, en partie, par l'Ordonnance 95/07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. En fait, cette Ordonnance a levé l'obligation d'assurance des marchandises lors de leur transport que ce soit par voie maritime ou par voie aérienne, mais oblige les importateurs, s'ils venaient à assurer leurs biens, à le faire auprès de compagnie d'assurance de droit algérien.

Par ailleurs, Il y a lieu également de prendre en considération que pour bon nombre des importateurs, ils considèrent l'assurance beaucoup plus comme un coût que comme une couverture utile contre les aléas d'une traversée à risques¹¹. D'où leur réticences à souscrire des primes d'assurances.

Il y a un adage qui dit que l'assurance ne coûte chère qu'avant sinistre. Après la survenue du sinistre et la réalisation du risque, l'opérateur économique est prêt à venir vous payer 3 fois, 5,

⁹ CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES, Revue de l'assurance N°09, juin, Alger, 2015, P8.

¹⁰ Revue de l'Assurance N°9, op cit, P10.

¹¹ Ibid, p13.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

10, voire même 100 fois le prix de la prime de risque que vous lui avez proposé avant sinistre¹².

A cause de la levée de l'obligation d'assurance, le chiffre d'affaires de l'assurance transport recule, d'année en année, et les importateurs algériens se font assurer leurs marchandises dans les pays des fournisseurs. Les compagnies locales ne profitent pas de ce marché et une grosse manne d'argent échappe au fisc algérien.

Pour changer la donne, l'UAR a suggéré lors d'une rencontre organisée en 2014 par la CCR, le retour à l'obligation d'assurance FM existante avant 1995.

Le secteur des assurances a, certes, réalisé de bons résultats depuis quelques années, en dépassant une production de 100 milliards de dinars de primes collectées, mais toutes les potentialités ne sont pas exploitées, particulièrement dans le transport maritime de marchandises¹³.

2.2.1. Les assurances transport en Algérie

L'assurance transports, permet aux transporteurs et aux propriétaires de marchandises de se prémunir contre des pertes potentielles qu'ils ne maîtrisent pas. Il va sans dire que l'assurance est considérée comme un auxiliaire indispensable dans l'industrie du transport et dans l'économie mondiale, d'une façon générale.

Dans le monde, les primes d'assurance maritime et aviation réunies se sont élevées à environ 44 milliards USD en 2012, soit approximativement le double de leur niveau d'il y a une décennie.

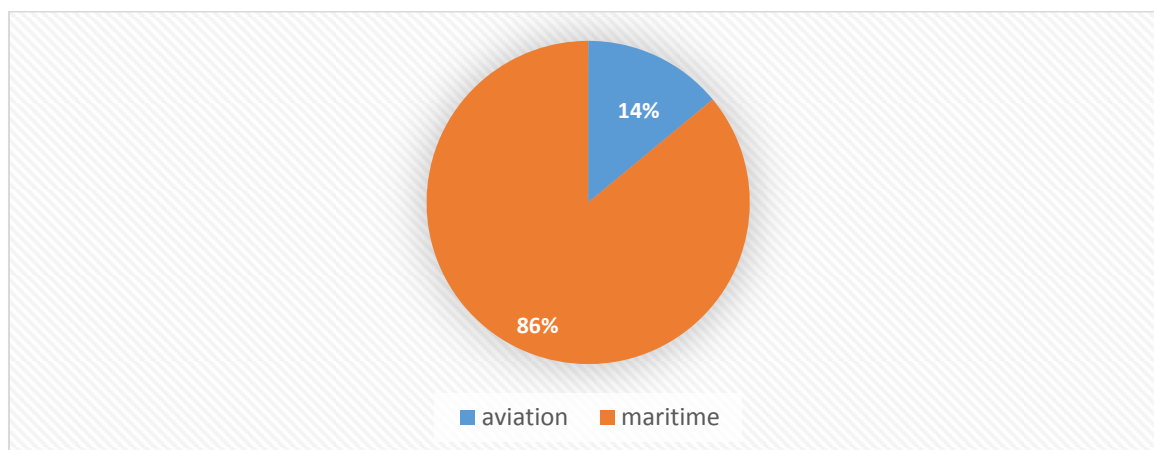
La majorité de ces primes étant des primes maritimes, avec 86% de part soit plus de 38 Milliards USD, les couvertures marchandises transportées et corps de navires en sont les principales catégories d'affaires, avec respectivement 17 et 9 Mds de USD soit environ les Trois Quarts de primes maritimes.

¹² Ibid. P12.

¹³ Ibidem. P10.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Graphique n° 01. La structure de l'assurance maritime et aviation dans le monde



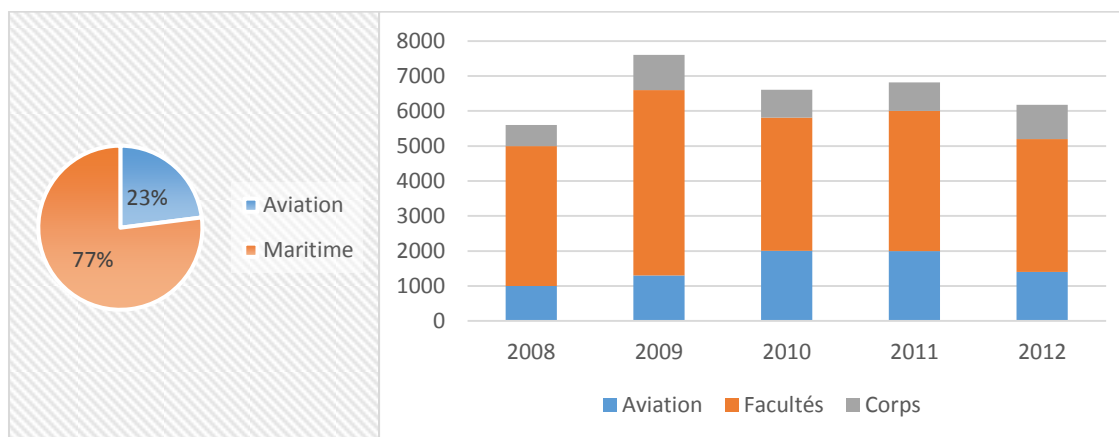
Source : CNA, Revue de L'ASSURANCE N°9, Le paradoxe des assurances maritime, p 14.

En revanche, avec 14% de part soit 6 Milliards d'USD de prime, le marché aviation est plus étroit que le marché maritime qui représente 86% soit une part de plus de 38 milliards USD.

Ces primes d'assurance transport (soit 44Mds US) ne représentent que quelque 2,2 % des primes non-vies dans le monde.

Graphique n° 02.Évolution de l'assurance maritime et aérienne en Algérie

Unité : Milliards DA.



Source : CNA, Revue de L'ASSURANCE N°9, Le paradoxe des assurances maritime, p14.

En Algérie, l'évolution des assurances liées aux activités de transport aérien et maritime sur les trois années, 2012 et antérieur, montre une décroissance du chiffre d'affaires global formé par les principales branches qui composent cette catégorie assurantielle, à savoir l'assurance Facultés, l'assurance Corps de navires et l'assurance Aviation.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Cette tendance concerne aussi bien les primes des branches Aviation que celles des Facultés. La branche Corps de navires observe, quant à elle, une relative stabilité des primes mais une détérioration notable des résultats techniques¹⁴.

Le marché maritime domine le marché aviation qui représentent respectivement ; 77% du part du marché soit 4 MDS DZD, et 23% du part du marché soit 1,2 MDS DZD.

2.2.2. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie

Avant d'amener le rôle que joue l'assurance dans le commerce international, nous devons savoir d'abord que l'internationalisation de l'économie est un phénomène général ; car tous les pays participent à l'échange international, quelque soient leurs forces ou leurs régimes nécessaire car aucun pays ne peut disposer de toutes les ressources essentielles à la production de tous les besoins désirés par les consommateurs.

L'Algérie, au lendemain de son indépendance ; a effectué un effort financier important dans l'importation en masse de marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique. Optant pour une économie socialiste avec une multitude de sociétés nationales et d'offices publics d'importateurs, l'Algérie a tenu une double mesure protectionniste :

- la première est celle de la loi 78-02 de 1978 portant sur le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur ;
- la seconde relève de l'obligation d'assurer toute marchandise importée, et ce suivant la loi 80-07 du 9 aout 1980.

Pour un marché plus ouverts, dont le modèle socialiste fut écarté de l'ensemble des infrastructures nationales. La loi de 1988 redéfinissant l'économie de marché fut le point de départ de ces permutations. La nouvelle stratégie algérienne allait dans la perspective d'une adaptation à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Qui se concrétisa par la promulgation de la loi 80-07 du 9 aout 1980 et de la remplacer par l'ordonnance n° 95 du 25 janvier 1995 modifiée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.

Après la loi de 1995, le marché d'assurance est dynamisé à travers l'augmentation de nombre des compagnies d'assurance. A travers le temps, l'assurance facultés maritime a aussi un rôle important dans le commerce extérieur, non seulement car ces dernière sont exposées à des fortunes, dont l'assuré ne pourra jamais supporter les conséquences lui-même sans l'aide de l'assurance, mais aussi et surtout que l'assurance est considérée comme une des conditions décisives sollicitées par les banquiers pour accorder des crédits documentaires.

En Algérie, l'assurance maritime à une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 63,7% en 2012, mais elle ne représente qu'une partie minime par rapport à tout le secteur d'assurance, soit 3,34% en 2012 et une contribution insignifiante au commerce extérieur.

¹⁴Revue de l'Assurance N°9, op cit, P14.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Mais les réformes entreprises par l'Etat algérien en matière d'assurance maritime n'ont pas atteint les résultats escomptés et la contribution de cette forme d'assurance au commerce extérieur est insignifiante, d'où la nécessité de chercher et d'approfondir dans les causes de ce retard.

Nous précisons également, que l'aspect marginal de l'assurance facultés est justifié par le caractère international du transport et du commerce mondial, et qui est recommandé par une élasticité dans les échanges mondiaux.

La branche transports a, de son côté, connu un recul de 14,28 % de sa production au 1^{er} semestre 2015 avec un montant de 2,28 MDS de DA, dont l'assurance facultés maritime a une part de 66 %.

Section 03. Le rôle de l'assureur au sein de la chaîne logistique

Le transport maritime est régi par un ensemble de règles qu'on appelle les incoterms. Dans cette section nous allons présenter la chaîne logistique (le transport multimodal et le transport maritime) et les incoterms qui interviennent dans cette chaîne.

3.1. Le transport multimodal

Le commerce ne peut se faire sans transport et des systèmes de transport gérés efficacement sont un pré requis pour assurer la compétitivité des marchandises.

Le transport multimodal est un concept qui facilite le commerce international en assurant un flux régulier de marchandises et permettant une meilleure maîtrise de la chaîne de transport.

L'introduction à grande échelle de la conteneurisation a permis aux prestataires de services de transport des pays les plus avancés d'introduire agressivement des services de transport multimodal. Les questions relatives au transport multimodal se concentrent autour de deux axes:

- capacités des prestataires locaux de services de transport d'offrir des services de transport multimodal ;
- compétence des régimes légaux actuels à reconnaître la qualité de transporteurs à des opérateurs ne possédant pas nécessairement de moyens de transport.

3.1.1. Quelques définitions liées à la chaîne logistique et au transport multimodal

Dans ce point nous allons expliquer quelques termes liés à la chaîne logistique et au transport multimodal.

3.1.1.1. La définition de la logistique

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une organisation (matières, transport, emballage, stock,...), mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

3.1.1.2. La définition de transport successif

Le transport successif est celui qui est effectué par plusieurs transporteurs qui se succèdent en utilisant le même mode de transport. Ainsi plusieurs transporteurs routiers vont se succéder pour exécuter un unique contrat de transport par route.

Nous voyons en effet que plusieurs acteurs interviennent pour un unique contrat, cependant la notion de « mode de transport différent » n'est pas abordée, nous sommes encore loin du transport multimodal...

Pour pallier à ce problème, très vite le transport de marchandises va être intégré dans une chaîne logistique.

3.1.1.3. Le transport multimodal

Parmi les plusieurs définitions qui ont été formulées sur le transport multimodal nous proposons celle-ci : « le transport multimodal, ou intermodal que l'on aussi appelle transport combiné, consiste à acheminer des marchandises de bout en bout (transport de port à port) en vertu d'un titre unique de transport et en utilisant au moins deux modes de transport distincts (soit aérien ou terrestre, etc.) »¹⁵.

3.1.1.4. Le conteneur dans le transport multimodal

Le transport multimodal s'est développé surtout de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires. C'est du transport maritime qu'est née la standardisation du conteneur, et la conteneurisation a favorisé le transport multimodal du fait qu'il n'y ait pas de rupture de charge.

3.1.1.5. L'intermodalité

L'intermodalité est la mise en œuvre de services de transport de bout en bout au moyen de modules ou vecteurs permettant l'acheminement des marchandises de porte à porte, en utilisant différents modes de transport sans rupture de charge.

3.1.2. Les acteurs du transport multimodal

Il découle de la définition du transport multimodal qu'il va falloir recourir à des transporteurs différents pour l'exécuter: transporteurs terrestres, fluviaux, maritimes et aériens. Il est vrai que l'expéditeur pourrait s'occuper lui-même de conclure des contrats séparés avec chaque transporteur et fournisseurs de service qui interviendront dans l'acheminement de la marchandise. Mais cela impliquerait beaucoup de lenteur et de problèmes du point de vue du contentieux.

C'est pour cette raison que, dès les années 70, est apparue cette notion d'ETM (entrepreneur de transport multimodal) ou, pour employer le vocable de l'époque, d'ETC (entrepreneur de transport combiné). L'ETM n'est pas obligatoirement un transporteur, c'est un organisateur de transport de bout en bout, qui doit prendre en charge la marchandise de l'usine du vendeur au magasin de l'acheteur, choisir les moyens de transport lui paraissant les mieux adaptés pour l'acheminement de la marchandise, surveiller les différentes étapes du transport et garantir la bonne arrivée de cette marchandise.

¹⁵ Société Nationale d'Assurance (SAA), Transport multimodal, p 04.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

3.1.2.1. Le commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est une personne concluant les contrats en son nom et pour compte d'autrui, c'est un 'architecte' du transport, il l'organise en son nom propre, de bout en bout, avec libre choix des voies et moyens. Il est cependant admis que l'opérateur reste commissionnaire même quand le commettant a imposé le mode, s'il garde tout loisir de désigner l'exécutant.

3.1.2.2. Le transitaire

Le transitaire (mandataire) a un rôle plus limité. C'est essentiellement un agent de liaison entre deux modes de transport qui exécute au nom de son mandat les instructions qu'il a reçues.

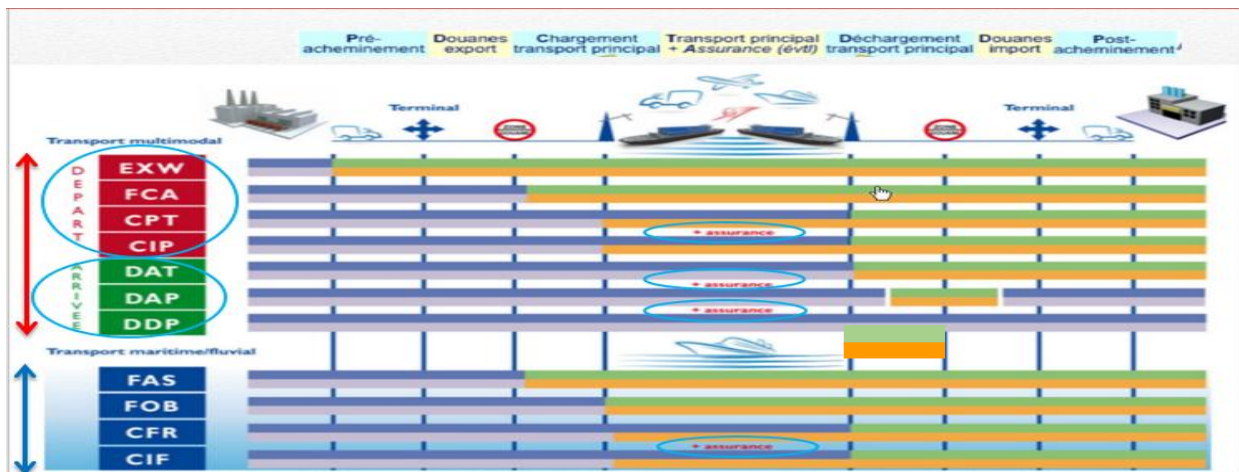
Il reçoit des marchandises, les entrepose et /ou les réexpédie, suivant les instructions qu'il a reçues. Parfois, il les dédouane et agit alors également en tant que commissionnaire en douane.

3.2. Les incoterms et la chaîne logistique

Dans ce point nous allons expliquer la chaîne logistique (*supply chaine*) de l'assurance de transport de la marchandise de point de départ jusque au point d'arriver, à travers les incoterms qui intervient dans cette chaîne.

La figure suivante regroupe l'ensemble des incoterms multimodaux et les incoterms maritimes.

Figure n°01. Les incoterms de transport multimodal et les incoterms de transport maritime



- Les frais de transport pour le vendeur
- Les frais de transport pour l'acheteur
- La responsabilité de risque pour le vendeur
- La responsabilité de risque pour l'acheteur

Source : SAA, direction de transport, service marketing.

3.2.1. Les incoterms

Le développement des échanges commerciaux au niveau du globe et l'absence d'un droit uniforme en matière d'assurance ont poussé la communauté des marchandises représentées par la CCI à établir un certain nombre de règles afin de gérer à bon escient les termes de ventes que l'on appelle les INCOTERMS.

3.2.1.1. Les incoterms de Transport multimodal

Ce tableau ci-dessous regroupe et représente les différents incoterms qui interviennent dans le transport multimodal et la signification de chaque incoterm.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Tableau n° 03. Les incoterms de transport multimodal

Inco-terms	Signification en Anglais	Signification en Français	Principales caractéristiques
EXW	EX Works (<i>named place</i>)	A l'usine du vendeur (lieu convenu)	L'acheteur supporte tous les frais et tous les risques inhérents au transport de la marchandise à partir de son chargement dans l'établissement du vendeur jusqu'au point de destination.
FCA	Free Carrier (<i>named place</i>)	Franco transporteur (lieu convenu)	Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises au transporteur désigné par l'acheteur.
CPT	Carriage Paid To (<i>named place of destination</i>)	port payé jusqu'à... (Point de destination convenu)	Le transfert des risques et frais à lieu au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur.
CIP	Carriage and Insurance Paid To (<i>named place of destination</i>)	port payé, assurance comprise jusqu'à... (port de destination convenu)	Même transfert de risque que CPT mais c'est le vendeur qui paie le transport et qui fournit et paie l'assurance transport.
DDP	Delivered Duty Paid (<i>named place of destination</i>)	rendu droit acquitté (lieu convenu)	Le transfert des risques et des frais se fait à la livraison chez l'acheteur (marchandise non déchargée).
DAT	Delivered at Terminal (<i>named place of destination</i>)	Rendu au terminal (lieu convenu)	Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
DAP	Delivered at Place (<i>named place of destination</i>)	Rendu au lieu de destination (lieu convenu)	Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur avec le moyen de transport utilisé au lieu de destination convenu et à la date convenue. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Source : P.CORINNE, « Commerce international », Dunod, Paris, 2002, P62.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Dans les incoterms de transport multimodal, il y'a ce qui sont utilisé au départ et ce qui sont utilisé à l'arrivée.

Les incoterms utiliser au départ sont : EXW- FCA-CTP-CIP, signifie que la marchandise voyage au risque et périls de l'acheteur, soit :

- à partir de sa mise à disposition dans les locaux du vendeur ;
- à partir du moment où elle a été remise au transporter aux fins d'expédition.

Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises.

Les incoterms utiliser à l'arrivée sont : DAT-DAP-DDP, signifie que la marchandise voyage aux risques et périls du vendeur jusqu'au point/port convenu. Trois incoterms sont prévus :

- jusqu'à la fin du transport maritime et du débarquement (DAT) ;
- jusqu'au point de destination (DAP, DDP).

A. Les incoterms de vente au départ

Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une plus ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises¹⁶.

- le vendeur utilisera un de ces incoterms si son organisation n'a pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination ne sont pas satisfaisantes.
- l'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport les évitera quant à lui.

a) EXW: Ex-Works(...named place)

- la marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée.
- l'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risque jusqu'à la destination finale des marchandises.
- les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

b) FCA: Free Carrier (...named place)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur .le transfert du risque est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais de l'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur.

¹⁶ SAA, International Commercial Terms, CCI 2010.

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Le transport est ensuite à la charge de l'acheteur qui effectue lui-même les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

c) CPT: *Carriage Paid to (...named place of destination)*

Le vendeur doit payer le transport jusqu'à l'endroit de destination nommé. Les risques de pertes ou de dommages après le chargement incombent à l'acheteur.

d) CIP: *Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination)*

Le vendeur doit payer les coûts nécessaires et le transport jusqu'à l'endroit de destination nommé, il doit aussi fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

B. Les incoterms de vente à l'arrivée

Les incoterms de vente à l'arrivée ne libèrent le vendeur de ses obligations que lorsque les marchandises arrivent à destination. Les coûts et les risques liés au transport principal sont à charge du vendeur¹⁷.

- le vendeur décharge ainsi l'acheteur de toute une série d'obligations et de risques ;
- l'utilisation des incoterms de cette famille implique que le moment de la livraison est le moment du paiement du solde du prix, est postposé à l'arrivée de marchandise à destination ;
- ces incoterms seront évités par le vendeur s'il dispose d'aucune expérience en matière de transport vers la destination visé par l'incoterms.

a) DAT: *Delivered At Terminal (... named place of destination)*

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu.

Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu.

L'acheteur effectue alors les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

b) DAP: *Delivered At Place (...named place of destination)*

Le vendeur prend en charge le transport jusqu'au point de livraison convenu. Il supporte tous les coûts et risques jusqu'à ce point.

¹⁷ Société Nationale d'Assurance (SAA), International Commercial Terms, Op cit .

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargée.

L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes d'importation.

c) DDP: *Delivered Duty Paid (...named place of destination)*

Le vendeur doit livrer les marchandises au point de destination finale dans le pays d'importation.

Il doit supporter tous les frais et coûts ainsi que les taxes et les frais de dédouanement en vigueur dans les pays de destination.

3.2.1.2. *Les incoterms maritime*

Dans la chaîne logistique nous avons sept incoterms multimodaux et quatre incoterms maritime qui sont les suivants : FAS, FOB, CFR, CIF.

- FAS : *Free Along sideShip* (nom du navire)

Le vendeur remplit ses obligations en livrant les marchandises le long du navire, sur le quai ou sur péniche, au port de chargement nommé.

- FOB : *Free On Board* (port de chargement)

Le vendeur remplit ses obligations quand les marchandises sont mises à bord du navire dans le port de chargement nommé.

- CFR : *Cost and Freight* (port de destination)

Le vendeur doit payer les coûts nécessaires et le transport jusqu'au port de destination nommé.

- CIF : *Cost, Insurance and Freight* (port de destination)

Le vendeur doit payer les coûts nécessaires et le transport jusqu'au port de destination nommé, il doit aussi assurer les marchandises.

Après avoir expliqué les incoterms, nous allons terminer cette section par la présentation de rôle de l'assurance transport FM dans les opérations du commerce international.

3.2.2. **Le rôle de l'assurance transport des facultés dans une opération du commerce international (IMPORT/EXPORT)**

- Une protection tout au long de la chaîne de transport, selon le principe de l'unité et la continuité de la garantie, l'assurance facultés maritime peut couvrir les marchandises de bout

Chapitre II. Assurance facultés maritime en Algérie

en bout de la chaîne de transport (depuis départ usine jusqu'à la livraison finale) et ce quel que soient les modes de transport utilisés : maritime, aérien, et terrestre¹⁸.

- Un complément contre les limites de responsabilités mises en place par les conventions internationales, il est faux de penser qu'en cas de sinistre, l'assurance de responsabilités du transporteur suffira à couvrir la totalité des dommages. En effet, et uniquement si la responsabilité du transporteur est engagée et prouvée et concernant l'indemnité à recevoir, elle est forfaitaire dont le montant est fixé dans les conventions internationales et qui correspond le plus souvent à une somme inférieure au dommage réellement subi¹⁹.

¹⁸ Société Nationale d'Assurance(SAA), International Commercial Terms, op cit.

¹⁹ Ibid.

Conclusion

Le secteur des assurances en Algérie a connu plusieurs phases, la première a consisté en la nationalisation de l'activité et la spécialisation des compagnies, la deuxième, au contraire, à la déspecialisation et à l'ouverture progressive du marché.

En matière d'assurance facultés maritime, cette ouverture s'est traduite par la levée de l'obligation, ce qui n'a pas été sans conséquence sur l'évolution de la sous branche facultés maritime.

Par ailleurs, l'assurance facultés maritime reste agit par un ensemble de règles et de conventions internationales que l'Algérie a ratifié afin de faciliter les échanges avec pays partenaires et de clarifier les responsabilités.

Le transport maritime de marchandise est le mode de transport le plus pratiqué, l'assurance maritime répond au besoin de protection et de sécurité. Mais, il reste à souligner que les assurances maritimes ne participent que faiblement dans le secteur d'assurance et en matière du commerce extérieur en Algérie.

L'assurance facultés joue donc un rôle essentiel pour le transport ainsi que pour l'économie nationale, elle représente une garantie pour toute la *supplychain* de transport maritime. Tous les acteurs du transport maritime cherchent à se garantir des risques encourus par la fortune de mer.

Le chargeur de marchandise, exposé au risque de perdre son bien, aura recours à la technique d'assurance en souscrivant une police d'assurance « sur facultés ». De même, le transporteur, afin de couvrir les conséquences de ses fautes éventuelles souscrira une assurance de responsabilité.

Les assurances maritimes sur « facultés » dépendent de la réglementation des transports maritime auxquels elles s'appliquent.

CHAPITRE III
ANALYSE DE L'EVOLUTION DE LA
SOUS BRANCHE FACULTES
MARITIME AU SEIN DE LA SAA

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Introduction

Le dernier chapitre de notre mémoire est destiné à l'analyser empirique, à travers les données méso-économiques relatives à la branche assurance transport et assurance facultés maritimes, d'une part et d'autre part, des données spécifiques à la SAA en matière de l'évolution de la sous branche FM et faisant ressortir les facteurs explicatifs et les implications sur l'évolution de la branche et de la compagnie considérée.

Afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche en s'appuyant essentiellement sur le cas de la SAA (Direction générale sise à Bab Ezzouar). Durant la période du stage effectué au sein de cette compagnie, nous nous sommes attelés à la collecte des informations nécessaires pour le traitement de notre problématique de recherche. Notre démarche a consisté dans l'exploitation des données chiffrées tirées des différents rapports et documents produits par les services de la société à l'exemple des rapports annuel de la compagnie mais aussi à nous entretenir avec le personnel compétent de la compagnie à l'image du service Marketing qui nous a reçu tout au long de notre stage.

Ce choix a été retenu pour deux raisons principales, la première est l'insuffisance des données sur le secteur et le marché des assurances concernant la sous branche facultés maritimes. L'absence des données détaillées par sous branches à l'échelle de l'ensemble du secteur nous ne permet pas de mener une analyse strictement méso économique de la sous branche FM, et la deuxième est montrer dans quelle mesure les tendances observées à l'échelle méso économique se vérifient-elles avec l'analyse des mêmes paramètres à l'échelle de données relatives à une seule compagnie d'assurance, en l'occurrence la SAA.

Le choix de la compagnie SAA est justifié par la place qu'occupe cette dernière dans le marché des assurances en Algérie. Son statut de leader toutes branches permet de saisir la place de ce produit dans la production de la compagnie. D'autres choix tel que la CAAT peut constituer par ailleurs un cas d'espèce aussi justifié, si la spécialisation des assurances était toujours en vigueur.

Notre analyse porte sur l'évolution, durant la période récente, du chiffre d'affaire de la sous branche FM en rapport avec : les tendances observées au niveau du commerce extérieur aux autres, d'une part et d'autre part, la structure de la production et du portefeuille client de la SAA. La période récente retenue est arbitrairement ramenée à la période allant de 2012 jusqu'à 2018 et ce en raison de la contrainte liée à la disponibilité des informations.

Le troisième chapitre est donc subdivisé en trois sections. La première sera consacrée à la présentation de la SAA, tandis que la seconde abordera l'analyse de l'évolution de la production de la sous branche transport facultés maritime au double plan national ainsi que au sein de la SAA. La troisième section, par contre, est consacrée à l'analyse de la gestion du portefeuille clients, en matière d'assurance faculté maritime où nous allons examiner les paramètres de : la sinistralité, les recours, la cadence de règlement ainsi que le ratio de sinistralité.

Section 01. Présentation de la Société Nationale d'Assurance (SAA)

Avant d'entamer l'analyse de la sous branche assurance faculté maritime au niveau de la compagnie d'assurance SAA, il s'avère nécessaire de procéder tout d'abord à la présentation de la compagnie nationale d'assurance, de montrer ses caractéristiques, ses atouts et ses perspectives de développement.

La SAA occupe une place de leader sur le marché d'assurance en toutes branches. Une place qu'elle a réussie à maintenir de puis plusieurs années à nos jours.

Cependant, l'évolution du marché et les mutations de l'environnement économique et sociale notamment depuis l'ouverture du marché des assurances à la concurrence ont fortement accentué les contraintes et les défis de la société dont la satisfaction des nouveaux besoins exprimés par les clients, les partenaires économiques comme les particuliers.

Dans cette section nous allons présenter la compagnie SAA dans son environnement interne et externe et sa situation dans les différentes phases.

1.1. Aperçu général sur la SAA

Dans cet aperçu, nous allons aborder la création de la SAA, ses objectifs et son champ d'intervention (ou son domaine d'activités).

1.1.1. Création, objectifs et domaine d'activité de la SAA

La SAA est l'une des compagnies d'assurances qui existe depuis l'indépendance à nos jours. Aujourd'hui, elle domine le marché des assurances et classé le leader en toutes branches.

1.1.1.1. Aperçu historique de la SAA

La société algérienne d'assurance a été créée par l'ordonnance n° 66-127 du 27 mai 1966, après qu'elle était une société mixte Algero-Egyptienne fondée le 12 décembre 1963 (61% Algérie, 39% Égypte). Dans son 1^{er} article, la loi précise le monopole de l'état sur les opérations d'assurance¹.

Le 27 mai 1975, et en vertu de la spécialisation décidée par les pouvoirs publics, la SAA a reçu le monopole de l'exploitation de l'assurance automobile, des risques simples et des assurances de personnes.

Dans le cadre des réformes économiques, elle est passée à l'autonomie, et cela à partir du 21 février 1987, date à laquelle cette dernière a été transformée en société publique par action.

¹ www.saa.dz, consulté le 02/06/2019, à 11h.

Dans son 1^{er} article, la loi précise le monopole de l'état sur les opérations d'assurance c'est-à-dire c'est l'état seul qui a le pouvoir de gérer toutes les opérations d'assurances.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Mais à force que l'économie nationale s'oriente progressivement vers l'économie du marché, la SAA devient une société régie par le droit privé (société au capital de 80 millions de dinars, à partir de 1988)². En 1991, le champ de la société couvrira tous les risques de toutes les branches.

Le capital social de la société va également évoluer pour atteindre 3,8 milliards de dinars en 2007, puis porté à 20 milliards de dinars à partir de 2016.

En 2007, la société arriva à posséder la plus grande part du marché des assurances avec un chiffre d'affaires de 12 milliards de dinars, soit 32% du marché, dont la grande part est détenue dans la branche automobile avec un taux de 62% de la production globale. De nos jours, cette position est toujours maintenue avec un chiffre d'affaires de 26527 millions de dinars³, dont la grande part reste la branche automobile à concurrence de 72% de la production globale.

Cette position est confortée par la détention du réseau de distribution le plus dense du pays. Celui-ci compte plus de 520 agences, répartis à travers tout le territoire national pour servir de plus près les clients de la compagnie. C'est également, le sont plus de 4100 employés qui font de la SAA un des principaux acteurs sur le marché national.

Le poids important de la société apparaît à travers aussi son classement dans les différents marchés d'assurance. En effet, l'on retrouve la SAA comme:

- leader sur le marché national des assurances ;
- 2^{ème} assureur au Maghreb ;
- 3^{ème} assureur des Pays Arabes ;
- 6^{ème} assureur en Afrique.

1.1.1.2. Les objectifs de la SAA

En tant que compagnie d'assurance leader sur le marché national, la SAA se fixe comme objectif principal de maintenir cette position et cela en tenant compte des mutations de son environnement économique et juridique. Afin d'y parvenir, la société dirige ses efforts envers :

- la redynamisation de la force de vente et l'adapter aux nouvelles données du marché national et international ;
- la formation continue de l'encadrement par des programmes adaptés aux nouvelles exigences du marché ;

² De point de son statut juridique, la SAA est une entreprise publique économique/société par action (EPE/SPA), agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance dommage.

³ SAA, Rapport d'activités annuel 2017, p. 09.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

- la recherche d'un meilleur équilibre du compte d'exploitation à partir d'une approche analytique des résultats techniques des risques et de la refonte nécessaires de certains tarifs, notamment automobile.

1.1.1.3. Les garanties offertes par la SAA

En tant que producteur d'assurance, la SAA, n'assume pas uniquement un rôle économique, mais assume d'autres fonctions aussi importantes. Il s'agit notamment de la fonction sociale, en ce sens qu'elle assure la répartition des préjudices causés aux assurés.

Cette diversité se traduit entre autre par une activité qui s'étend à de nombreux domaines et qui s'adresse à une grande diversité de clients : particuliers, professionnels, petites, moyennes et grandes entreprises et institutions.

Le tableau ci- après, nous donne une illustration de la diversité et du classement des produits d'assurance que la SAA mis à la disposition de ses clients.

Tableau n°04. Les garanties offertes par la SAA

1.Couverture des biens en Assurance Dommage	2.Couverture en Responsabilité Civil	3.Services
<ul style="list-style-type: none"> - Assurances des risques industriels - Assurances véhicule - Assurances des commerçants,des particuliers et des professionnels - Assurances liées à la construction - Assurances des risques agricoles - Assurances transports - Assurances en multirisque habitations, immeuble et risque commercial - Assurance- crédit 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurance RC Générale - Assurance RC professionnelle - Assurance RC chef de famille - Assurance RC perte d'exploitation générale, assurance RC produits livrés - Assurance RC construction et montage - Assurance RC décennale - Assurance RC Hôpitaux et cliniques - Assurance RC Médecins, Dentiste, Sages-femmes - Assurance RC pharmaciens - Assurance RC laboratoires d'analyses - Assurance RC comptable, Experts comptable, commissaires aux comptes 	<ul style="list-style-type: none"> - Le service d'assistance automobile est disponible via une filiale spécialisée dont le rôle est le dépannage et l'assistance des clients en cas de sinistre grave, offert gratuitement - Le dépannage à domicile, dans le cadre de la couverture multirisque habitation, offre aux clients une prise en charge sans frais et permet la remise en état de ces biens

Source : SAA, Direction de transport, Service de marketing.

Dans l'ensemble, la SAA propose 50 produits répartis sur 5 branches qui sont l'automobile, les risques divers, les risques agricoles, le transport, et enfin les personnes.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

La branche automobile contient dans sa composition deux types de garanties. D'une part, une assurance obligatoire, en l'occurrence la garantie Responsabilité Civile et d'autre part, une assurance non obligatoire, couvrant les garanties de : dommages collisions, bris de glaces, défense et recours, vol incendie et tous risques.

La branche des risques divers, comme son nom l'indique, couvre plusieurs risques répartis en trois principaux types, comme suit :

- les risques simples dont le montant de sinistre ne dépasse pas 8 millions de dinars, portant des garanties telles que : multirisque habitation, bris de glaces, incendie, etc. ;
- les risques industriels dont le montant de sinistre dépasse 8 millions de dinars ;
- les risques *Engineering* liés à la construction.

Créée en 2001, l'assurance agricole, quant à elle, garantit les dommages liés aux matériels agricoles et aux récoltes.

Concernant, les assurances liées au transport, ceux-ci sont répartis en deux catégories :

- les assurances facultés, portant sur les marchandises transportées par voie maritime, terrestre ou aérien ;
- les assurances corps concernant les engins : avion, bateau ou camion, etc.

Dans la catégorie des assurances de personnes, l'on retrouve essentiellement deux types :

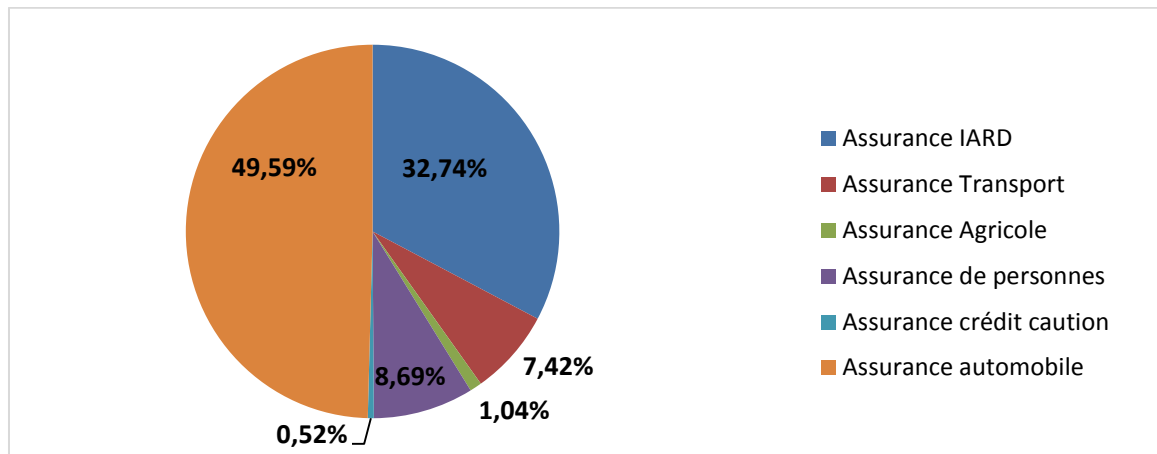
- les assurances de répartition portant sur toute atteinte à l'intégrité physique où l'on retrouve l'assurance individuelle, l'assurance groupe, l'assurance voyage et l'assurance remboursement du crédit ;
- les assurances de capitalisation, assurances similaires aux produits bancaires dites aussi assurances d'épargne.

En plus de ces deux types d'assurances, la SAA a intégré un nouveau produit sur le marché qui consiste à rapatrier le corps de défunt en cas de décès à l'étranger dite « assurance de rapatriement des corps », afin de répondre à la situation qui touche certains des immigrés algériens à l'étranger, notamment du côté de l'hexagone.

La part de chacune de ces branches dans la production totale de la SAA est représentée dans le graphique qui suit.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Graphique n°03. Le portefeuille des produits de la SAA (année 2017)



Source: Réaliser par nos soins à partir du tableau n°07 de l'annexe n°01, p 118.

D'après ce graphique, il apparaît que la grande partie de la structure du portefeuille de la SAA est prise par l'assurance automobile, avec un pourcentage de 49,59%, suivie par l'assurance IARD avec 32,74%, l'assurance de personnes avec 8,69% et puis l'assurance transport avec 7,42%. L'assurance agricole avec 1,04%, et l'assurance-crédit caution avec 0,52% viennent en dernier.

1.1.2. La SAA dans le marché des assurances

Pour apprécier le poids de la SAA dans le marché national des assurances, nous allons présenter le positionnement de la société, l'étendue de son réseau ainsi que ses principaux clients.

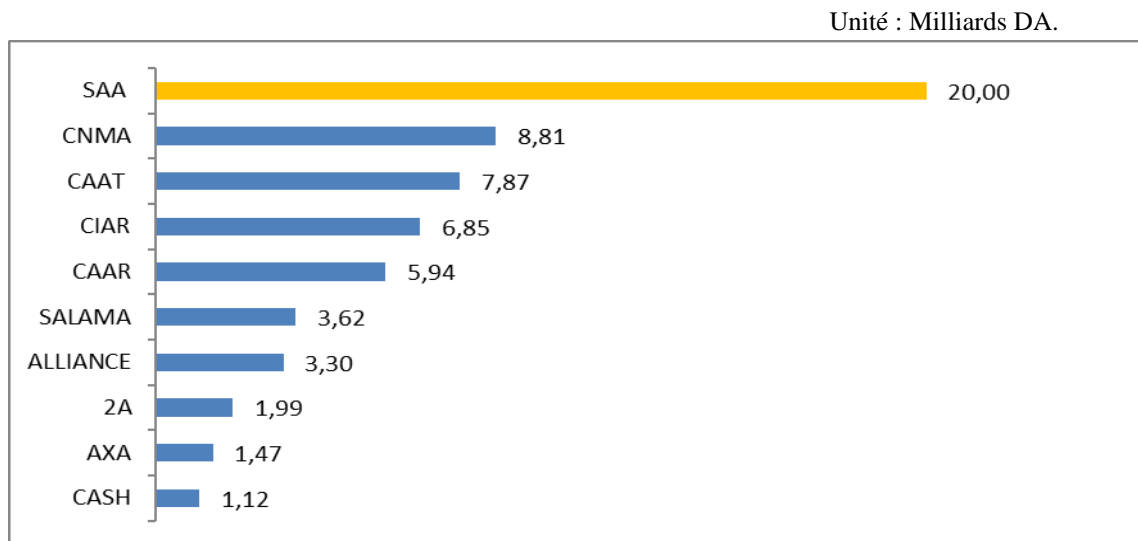
1.1.2.1. Le positionnement de la SAA sur le marché des assurances

Dans ce point, nous allons présenter la place qu'occupe la SAA dans les différentes branches par rapport aux autres compagnies.

Le graphique suivant montre le positionnement de la SAA dans la branche automobile par rapport aux autres compagnies, pour l'année 2016.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Graphique n°04 .Le positionnement de la SAA dans la branche automobile pour l'année 2016

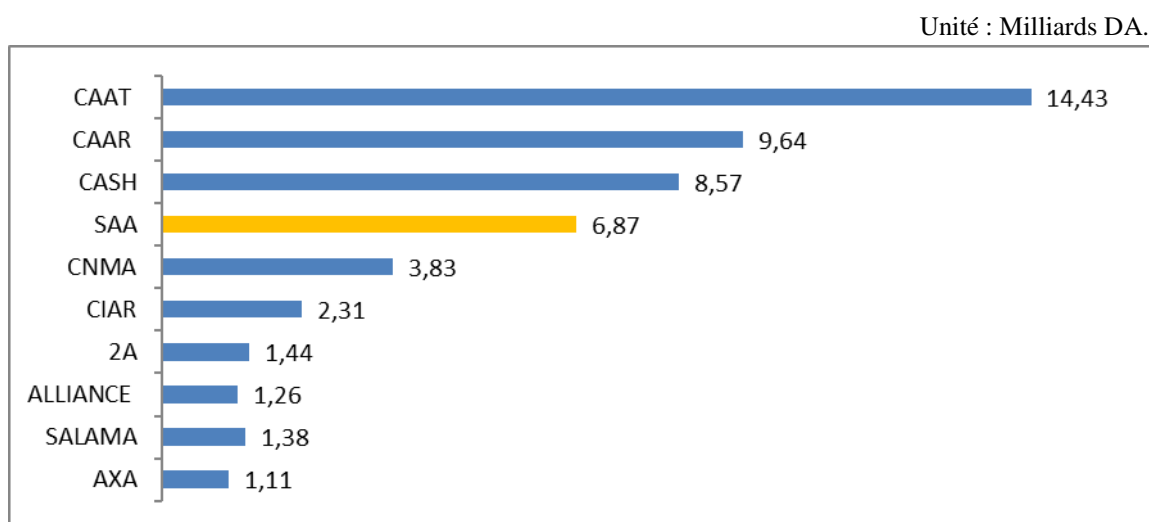


Source : Réaliser par nos soins à partir des données du tableau n°01 de l'annexe n°01, p 116.

D'après ce graphique, la SAA est classée, durant l'année 2016, au rang rang dans la branche automobile, en accaparant 31% de parts de marché, avec 20 milliards DA de chiffre d'affaires réalisé.

Cependant, la société n'occupe pas toujours le même rang dans le classement hors automobile c'est-à-dire le reste des branches (assurance des personnes, assurance IARDT et assurances agricole). En hors automobile, la la SAA se retrouve déclassée au quatrième rang par successivement la CAAT, la CAAR et la CASH, tel que le montre le graphique n°05 ci-dessous.

Graphique n°05 .Le positionnement de la SAA en hors automobile pour l'année 2016



Source : Réaliser par nos soins à partir des données du tableau n°02 de l'annexe n°01, p 116.

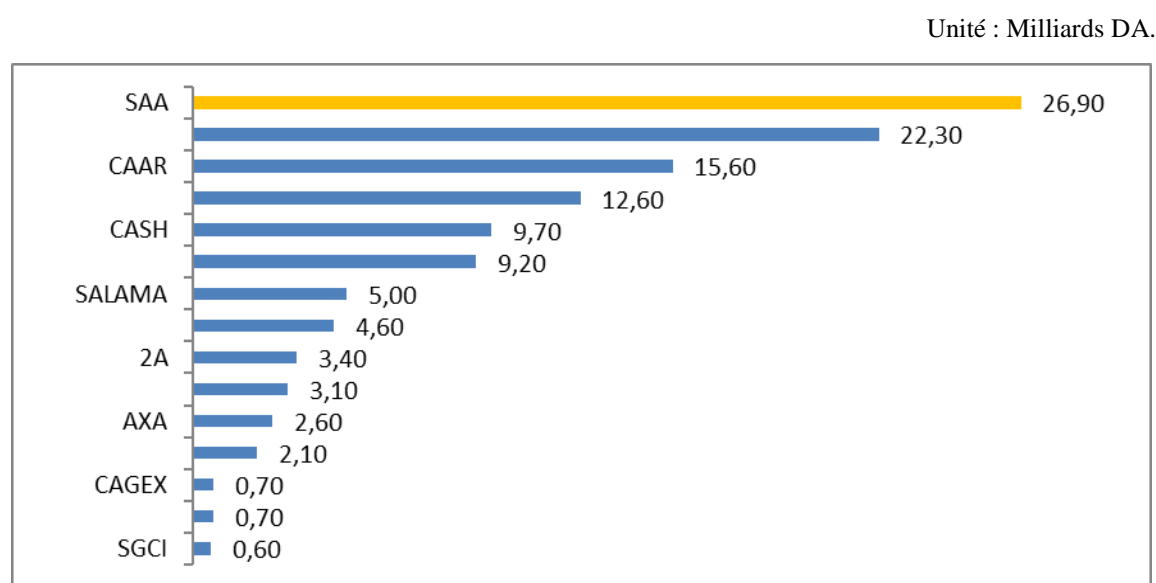
Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tel qu'il ressort du graphique ci-dessus, la SAA ne détient que 13% de part de marché, en mobilisant, pour l'année 2016, 6,87 milliards DA de chiffre d'affaires, largement précédé par la CAAT dont la production en hors automobile a atteint pour la même année près de 15 milliards de dinars.

L'importance de la branche automobile dans la structure du marché des assurances en Algérie se vérifie dans la position que prend la SAA sur ce marché c'est-à-dire sur l'ensemble des branches d'assurances précitées.

Ceci est illustré par le graphique n° 06 qui place la SAA au premier rang avec une production totale de près de 27 milliards pour l'année 2016, soit 23% de part de marché.

Graphique n°06 .Le positionnement de la SAA en toutes branches pour l'année 2016



Source : Réaliser par nos soins à partir des données du tableau n°03de l'annexe n°01, p 117.

1.1.2.2.L'étendu du réseau de la SAA

La SAA est présente dans les 48 wilayas du pays, à travers un réseau de 520 agences et bancassurance ce qui lui permet de détenir 21% du total du réseau de distribution dans le secteur⁴. Cette implantation, très dense, lui permet de profiter du dynamisme des différents marchés.

L'étendu du réseau de la SAA est réparti sur les quatre régions principales du pays : la Région Centre, la Région Est, la Région Ouest et la Région Sud.

Dans la Région Centre, la SAA possède 260 agences, soit 30% de parts de marché où Alger occupe la première place avec un chiffre d'affaires de 45 Milliards DA. Dans la wilaya Tizi-

⁴ Le secteur des assurances contient 2448 agences à travers le territoire national.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Ouzou, elle détient 29 agences avec 69%, soit plus que la moitié du chiffre d'affaires réalisé par le secteur dans la région.

Pour la Région Est, le nombre d'agences de la SAA est de 191, elles détiennent 28% de part de marché. Bejaia, Constantine, Sétif, Batna, et Annaba, représentent plus de la moitié du réseau EST, et 111 agences ont enregistré un chiffre d'affaires de 5,1 Milliards DA, soit 29% du part de marché. Les 12 wilayas restantes sont à 27% de parts, avec 80 agences.

Pour la région Ouest, la SAA détient 104 agences et 30% de part de marché. Oran en 1^{ère} position avec 5,7 Milliards DA, la SAA détient 27% de part de marché avec 36 agences à Oran. Rélizane compte 6 agences et enregistre un chiffre d'affaires de 587 Millions DA, avec 47% de part de marché.

Enfin, pour la région Sud, 55 agences avec 27% de part de marché. Ouargla en 1^{ère} position avec 1,9 Milliards DA. La SAA détient 10% de parts sur la région avec 6 agences.

Selon l'étendu du réseau de la SAA nous constatons que la plupart des agences de la SAA se trouve dans la région centre au nord du pays.

1.1.2.3. Les clients de la SAA

La SAA possède plus de 2 millions de clients⁵, parmi les quels nous retrouvons :SONATRACH (en coassurance avec d'autres compagnies),ALGERI TELECOM, MOBILIS, ALGERIE POSTE, ETRHB HADDAD,ENIE, CMA CGM, COSIDER, BADR, BNA, BDL, CNEP, ADE, etc.

Les principaux clients de la SAA sont donc des entreprises publiques auxquelles s'ajoutent quelques grandes entreprises du secteur privé dont certaines sont représentées dans la figure n°07, ci-dessous.

Figure n°02. Les principaux clients de la SAAprésentés avec leurs sigles



Source : SAA, Direction de transport, Service de marketing.

⁵ Société Nationale d'Assurance (SAA), Rapport annuels 2017.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

1.2. La SAA dans son environnement financier

Les compagnies d'assurance ont une intense activité financière. Après les banques elles constituent l'une des principales sources de financement de l'économie grâce fonds mobilisés. Cette activité est marquée essentiellement par la diversité des instruments financiers retenus que ce soit à court termes ou à long termes.

Dans ce qui suit, et afin d'avoir une première idée sur la structure financière de la SAA, nous allons aborder ses participations et ses placements financiers. Nous allons également compléter cet exposé par l'examen de quelques indicateurs relatifs à la performance financière de la compagnie.

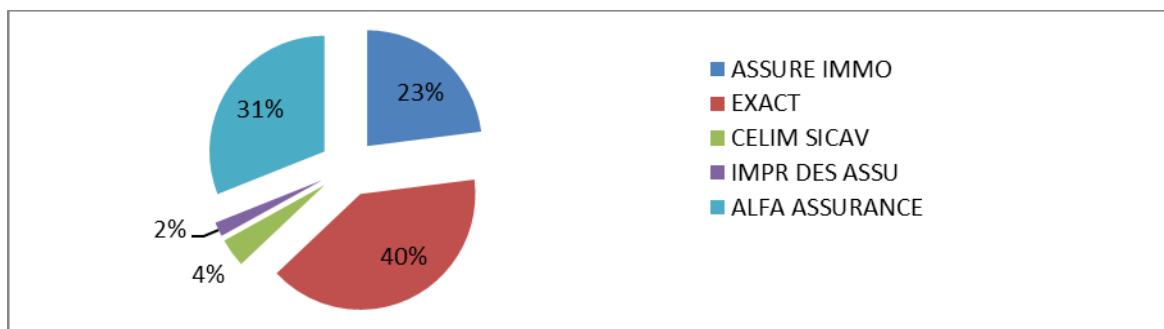
1.2.1. Les participations et placements financier de la SAA

En ce qui concerne les participations et les placements financiers de la SAA, nous allons commencer par ses filiales et participations puis nous allons présenter ses investissements stratégiques.

1.2.1.1. Les filiales

Le nombre de filiales et l'ampleur des participations financières d'une compagnie d'assurance permettent d'apprécier l'importance de cette dernière dans son environnement. C'est ce qu'on nous allons vérifier pour le cas de la SAA, à travers les graphiques ci-après.

Graphique n°07. Les filiales de la SAA



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°04 de l'annexe n°01, p 117.

La SAA est une société influente dans le marché algérien des assurances:

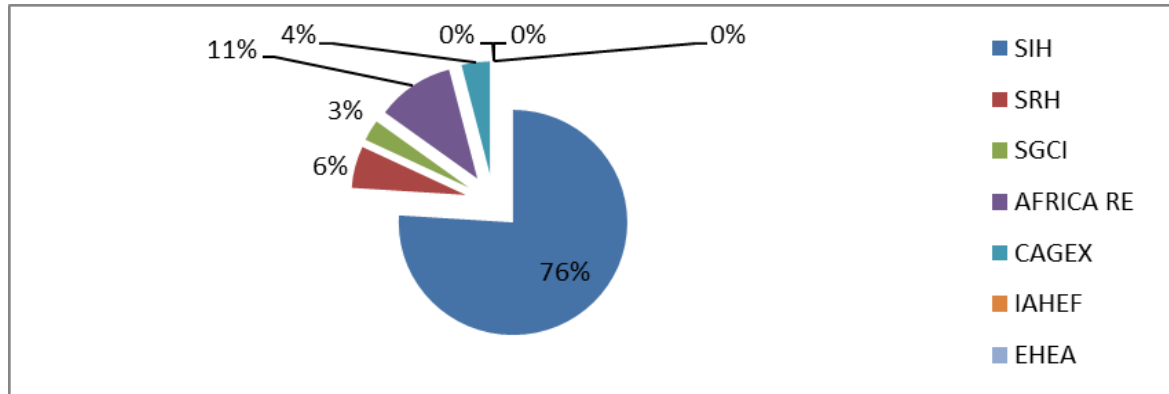
- elle a contribué au développement d'une forte expertise à travers la SAE : la SAA est l'unique actionnaire de la société d'expertise SAE EXACT et contrôle technique composé de 28 centres d'expertises et plus de 400 collaborateurs ;
- actionnaire d'IPA Algérie 1^{ière} firme d'assistance en Algérie ;
- actionnaire de COTA entreprise spécialisée dans le contrôle technique des véhicules ;
- une filiale spécialisé dans l'entretien et l'hygiène « EXACT plus » avec plus de 300 collaborateurs réparti sur le territoire national.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

1.2.1.3. Les participations

Comme toute autre compagnie d'assurance, la SAA joue un rôle important sur le marché financier et cela en participant au capital de plusieurs sociétés nationales.

Graphique n°08. Les participations de la SAA



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°05 de l'annexe n°01, p 118.

La SAA possède deux types d'investissements financiers, dans certaines sociétés, elle est actionnaire à hauteur de 34% tandis que dans d'autres elle n'est actionnaire qu'à moins de 20%.

Les sociétés dans lesquelles la SAA est actionnaire à hauteur de 34% sont :

- Assure Immo SPA société exerçant dans le domaine immobilier ;
- SICAV / CELIM SPA société d'investissement ;
- SAPS SPA société exerçant l'assurance des personnes, Amana assurance ;
- ALFA SPA société exerçant dans la détection de fraude l'assurance ;
- Imprimerie des Assurances SPA.

Les sociétés dans lesquelles la SAA n'est actionnaire que de moins de 20% sont :

- AFRICA RE / Société Africaine de réassurance ;
- CAGEX/ compagnie Algérienne d'Assurance et de garantie d'exportation ;
- SGCI / Société de garantie des crédits immobiliers ;
- SRH / Société de refinancement hypothécaire 'leasing' ;
- SIH / Société d'investissement hôtelière⁶.

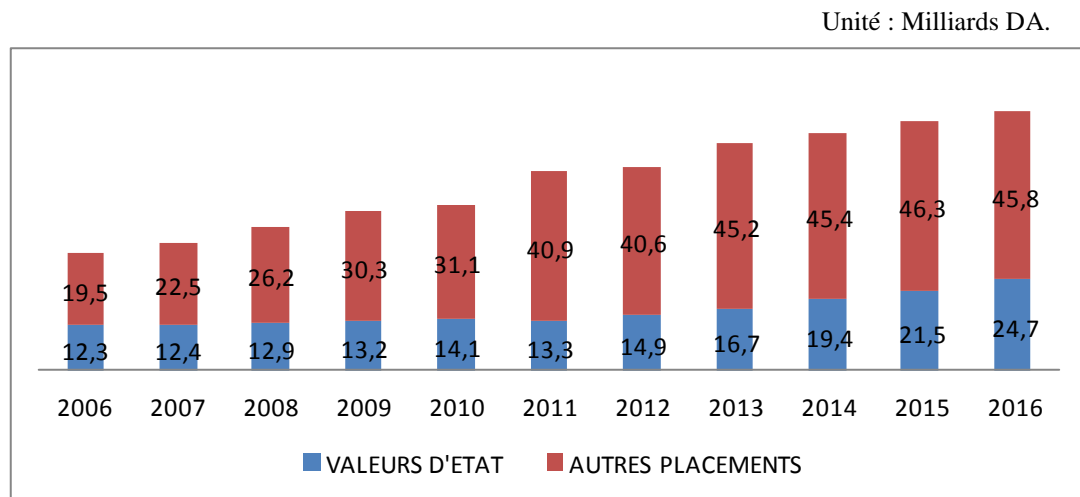
⁶ SAA, Direction de transport, Service de marketing.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

1.2.1.4. Les placements financiers

La SAA autant que sociétés d'assurance fait des placements. La structure et l'évolution de ces derniers sont présentées dans le graphique suivant.

Graphique n°09. Les placements financiers de la SAA



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°06 de l'annexe n°01, p 118.

Le diagramme ci-dessus montre que :

- La part dominante des placements financiers de la compagnie est représentée par les placements hors bons de trésor. Une domination qui s'est accentuée d'année en année, durant toute la période, de plus de 19 milliards en 2006 le volume de ces placements atteint près de 46 milliards de dinars dix ans après, soit une progression dépassant le double.
- Concernant, les valeurs d'Etat, essentiellement constituées des bons de trésor, bien que le volume de ces dernières est moins important, leur progression a été également positive sur l'ensemble de la période. Le volume de ces dernières s'est également doublé en dix ans.

Après avoir présenté les placements et les participations, nous allons nous intéresser à la santé financière de compagnie et cela à travers quelques indicateurs de performances financière.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

1.2.2. La performance financière de la SAA

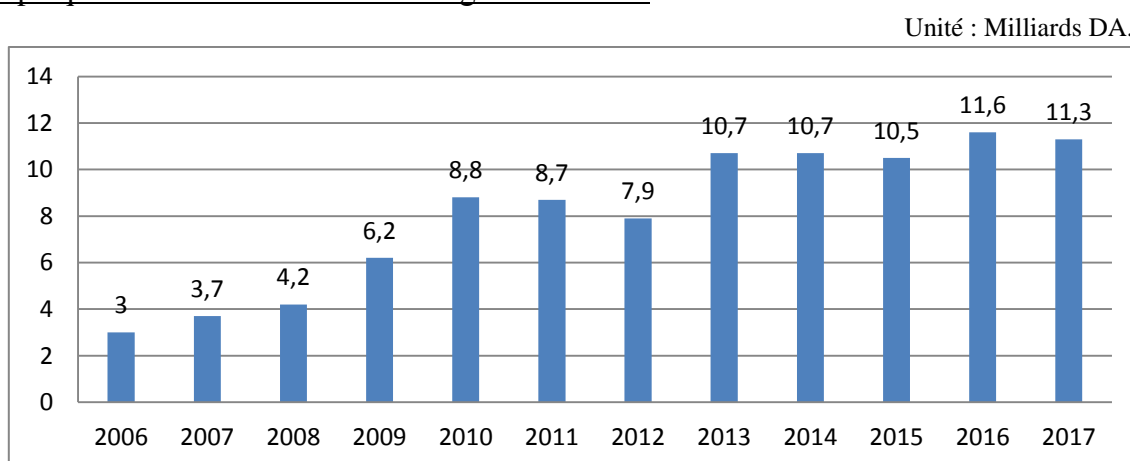
La situation économique et financière de la SAA peut être appréciée à travers quelques indicateurs de performance. Pour évaluer sa performance financière, nous allons nous baser sur quelques indicateurs importants tel que : la marge d'assurance, le résultat net et le rendement des fonds propres, la marge de solvabilité.

1.2.2.1.Évolution de la marge d'assurance

La marge d'assurance représente le résultat de l'activité commerciale de la compagnie en faisant ressortir le rapport entre la production et les sinistres. Ce résultat est d'autant plus important qu'il concerne l'activité principale de la compagnie, sa raison d'être. Une faible marge d'assurance mettrait la compagnie dans une situation financière difficile notamment si elle traverse plusieurs exercices.

La représentation graphique ci-après, nous permet d'apprécier l'évolution en volume de la marge d'assurance de la SAA, durant la période allant de 2006 à 2017.

Graphique n°10.L'évolution de la marge d'assurance



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°08 de l'annexe n°01, p 119.

Le graphique ci-dessus nous montre que la marge nette d'assurance est positive sur toute la période, avec un taux d'accroissement en moyenne de la période de 14,32%. Globalement, la compagnie a réussi progressivement à améliorer sa marge d'assurance et donc à se mettre dans de meilleures dispositions en matière de gestion de son cycle d'exploitation. Ce résultat devrait se répercuter sur la situation globale de la compagnie en améliorant les résultats nets d'un exercice à un autre.

1.2.2.2.Evolution du résultat net et du rendement des fonds propres

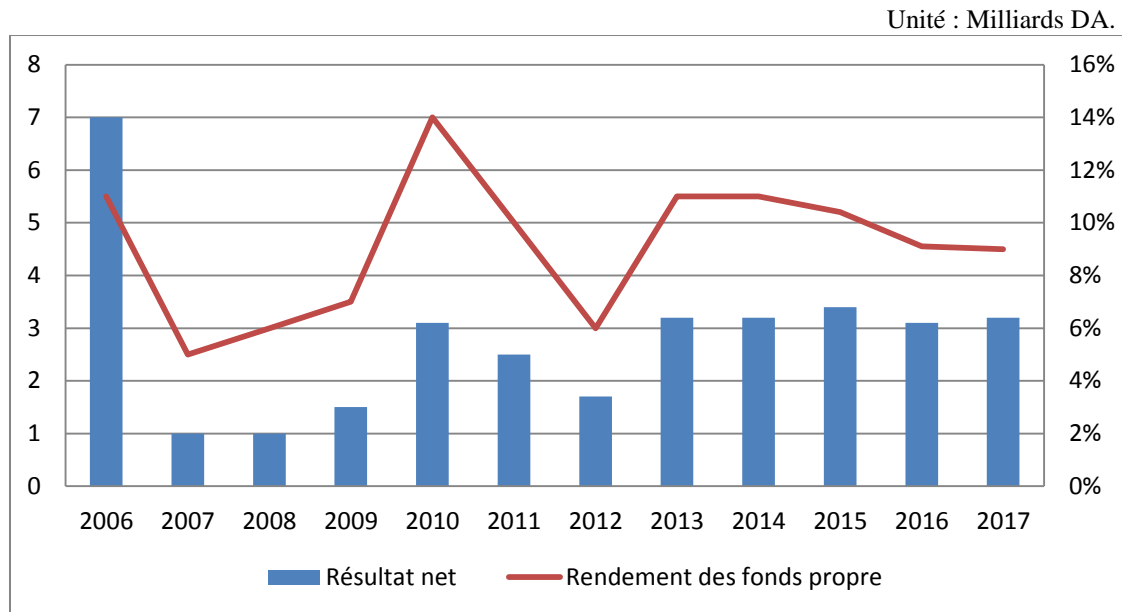
Outre le niveau de la marge d'assurance, l'évolution du résultat net comparé au rendement des fonds propres demeure, du point de vue financier, un critère de choix pour saisir la

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

performance financière d'une société d'assurance, à l'image des entreprises industrielles et commerciales.

Dans le cas de la SAA, l'examen de ce paramètre fait ressortir une nette tendance au maintien d'un niveau de performance régulier, notamment en fin de période, tel que nous pouvons l'observer sur le graphique¹¹ ci-dessous.

Graphique n°11. L'évolution du résultat net et le rendement des fonds propres



Source :Réaliser par nos soins à partir du tableau n°09 de l'annexe n°01, p 119.

Le graphique ci-dessus montre que la société a enregistré des résultats bénéficiaires tout au long de la période avec de légères variations d'un exercice à un autre. La période récente, en l'occurrence 2012-2018, est marquée par la stabilité du niveau des résultats réalisés ce qui signifie que l'entreprise a maintenue son effort de production et a conforté sa place sur le marché.

1.2.2.3.La marge de solvabilité

Étant donné qu'une compagnie d'assurance n'est pas une entreprise ordinaire, comme cela a été montré dans les chapitre premier du mémoire, en raison de l'obligation qui est imposée à celle-ci de devoir couvrir les risques garantis quelque soit sa situation financière, la marge de solvabilité est devenu un critère capital dans l'appréciation de la performance financière d'une compagnie d'assurance.

C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, la solvabilité des sociétés d'assurances est devenue une préoccupation majeure des autorités de contrôle et des pouvoirs publics, n'on pas en Algérie uniquement mais à travers le monde.

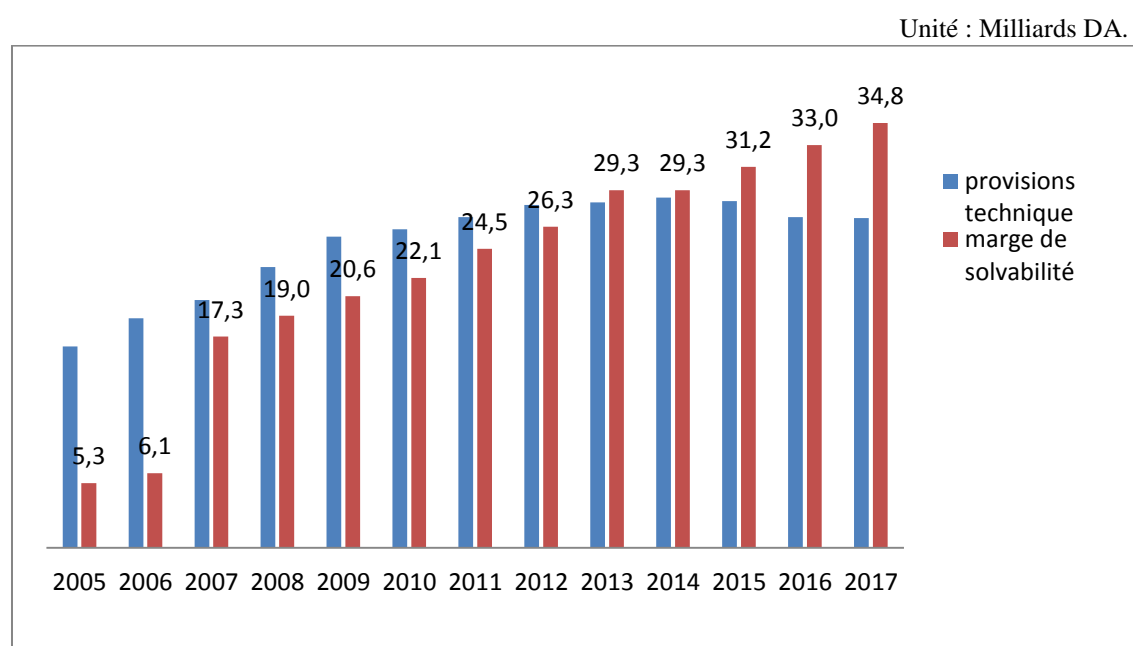
Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Du point de vue du principe, Il y'a lieu de rappeler que, dans les compagnies solvables, la marge de solvabilités dépasse toujours les provisions techniques⁷. Plus la marge de solvabilités est grande que les provisions techniques, plus la compagnie peuvent faire face à ses engagements envers ses clients.

En somme, la marge de solvabilité est la capacité des compagnies pour faire face à ses engagements envers ses clients.

Dans le graphique ci-après, nous retraçons les marges de solvabilité de la SAA en le comparons aux provisions techniques, par exercice.

Graphique n° 12.L'évolution de la marge de solvabilité et des provisions techniques



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°10 de l'annexe n°01, p 119.

D'après ce graphique, nous constatons que depuis l'année 2005 à l'année 2012, la marge de solvabilité de la SAA est en hausse mais elle reste toujours inférieure à la provision technique ce qui signifie que la société peut se retrouver en incapacité de remboursement si tous les risques assurés viennent à se produire durant cette période.

Toutefois, cette situation s'est inversée, à partir de l'année 2013, où la marge de solvabilité de la société surpasse les provisions techniques. Dans ces conditions, la SAA est plus solvable et peut faire face à ses engagements envers ses clients dans tous les cas.

Depuis 2013 la marge de solvabilité n'a cessé de grandir, pour atteindre, en 2017, un montant de 34,8 MDS DA.

⁷Les provisions sont des sinistres non payés et des primes non acquises.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

A travers les trois indicateurs financiers examinés, il ressort que la performance financière de la SAA s'est considérablement améliorée vers la fin de la période considérée et notamment à depuis l'année 2013.

Section 02. Analyse de l'évolution de la production de la sous branche assurance facultés maritime au sein de la SAA durant la période 2012-2018

Dans cette section, nous allons pencher sur l'analyse de l'évolution de la sous branche assurance faculté maritime. Cette analyse portera sur l'évolution du chiffre d'affaires de cette sous branche d'assurance durant la période allant de 2012 à 2018.

Pour réaliser notre analyse, nous allons commencer par l'examen de l'évolution de la production de la branche assurance transport en général, puis nous allons analyser la place qu'occupe la sous branche assurance faculté maritime par rapport aux autres sous branches de l'assurance transport. Par la suite, nous aborderons l'évolution de la production de la sous branche assurance FM en essayant de monter les facteurs déterminants de cette évolution.

Cependant, avant d'entamer notre analyse de la production de l'assurance transport facultés maritime au niveau de la SAA, nous commencerons par la présentation de la situation de l'assurance facultés maritime à l'échelle de l'ensemble du secteur que nous comparerons à l'évolution du commerce extérieur de l'Algérie. Le but étant de savoir si les compagnies nationales tirent-elles profit de l'évolution de ce dernier.

2.1. Analyse comparative de la production Assurance FM et du commerce extérieur

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation, à travers l'histoire. Même de nos jours, le volume des échanges commerciaux par voie maritime reste dominant par rapport aux autres types de transport. En Algérie, à l'image de tous les autres pays, le commerce extérieur est associé à l'image du port, des conteneurs et des navires de débarquement.

Cependant, ceci n'est pas l'unique qui plaiderait pour une forte corrélation entre l'évolution l'assurance maritime et l'évolution des importations et exportations. L'importance des fonds en jeu est l'une des caractéristiques majeures des opérations de commerce extérieur. Ceci se répercute aussi sur les montants consacrés à l'assurance facultés maritimes qui généralement suscitent l'intérêt des assureurs nationaux et étrangers. Fort lucratif, la branche assurance faculté maritime constitue un enjeu financier pour les compagnies d'assurances nationales mais également pour l'ensemble de l'économie du pays. L'internalisation de ces fonds devrait être l'objectif de tous les acteurs intervenants dans le secteur assureurs comme pouvoirs publics.

Le tableau suivant nous permet d'examiner la nature du rapport entre l'évolution des importations du pays et la production des compagnies nationales en matière d'assurance faculté maritime, durant la période faste de l'évolution des importations 2008-2012.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tableau n°05. L'évolution des importations et de l'assurance FM en Algérie

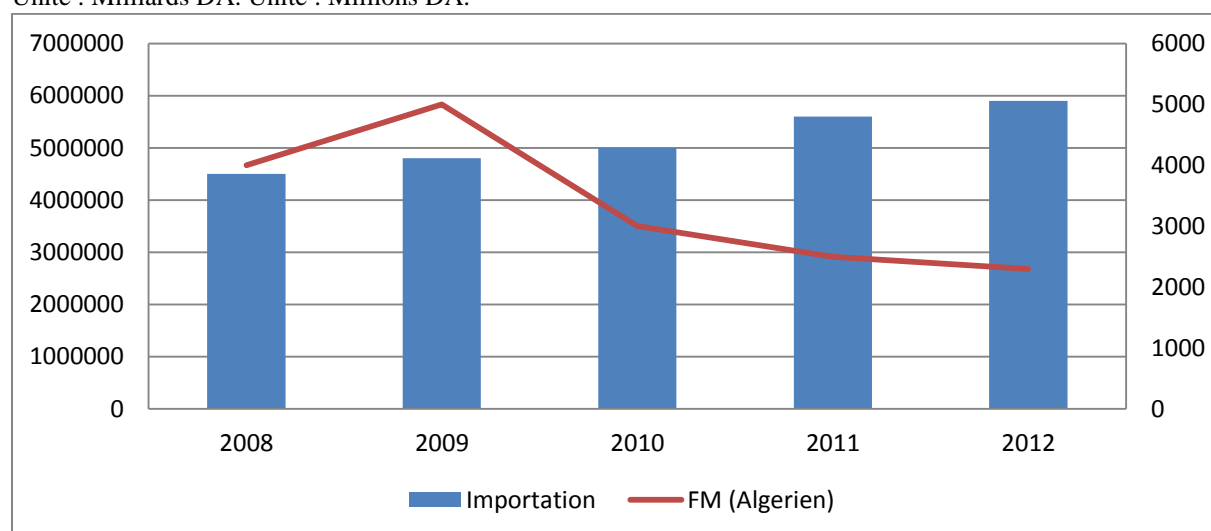
	2008	2009	2010	2011	2012
Importations (Milliards DA)	4500000	4 800000	5 000000	5600000	5900000
Assurance FM (Millions DA)	4000	5000	2800	2500	2300

Source : BENSEIDI Abdallah, « Les assurances Transports en Algérie : Bilan et potentiel », in Revue des assurances n°09, Dossier : « *Paradoxe des assurances maritimes* », Juin 2015, p17.

Afin de mieux interpréter cette évolution, ces données chiffrées sont reprises dans le graphique ci-dessous.

Graphique n°13. Evolution du commerce extérieur et de l'assurance FM en Algérie

Unité : Milliards DA. Unité : Millions DA.



Source : Réaliser par nos soins à partir du tableau n°04.

Il ressort clairement de cette représentation graphique que le volume des primes de la branche facultés maritimes est en régression continue sur la période considérée comparativement aux importations qui par contre enregistrent une augmentation des volumes.

A partir de l'exercice 2009, la tendance d'évolution des primes d'assurance sur facultés ne suit plus celle des importations. En effet, l'assurance facultés maritime est passée en 2009 de 5000 Millions DA à 2300 Millions DA en 2012, tandis que les importations sont passées de 4800000 Milliards DA à 5900000 Milliards DA entre 2009 et 2012.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Parmi les raisons qui peuvent expliquer la tendance baissière du chiffre d'affaires de la branche facultés maritimes dans le marché des assurances algérien, les professionnels du secteur, à travers notamment le CNA, attribuent essentiellement ce paradoxe à deux faits :

- la levée de l'obligation d'assurance transport facultés maritime, avec l'ordonnance 95-07, qui a permis aux importateurs algériens de faire assurer leurs marchandises directement dans les pays des expéditeurs ;
- en plus de la perte de fonds que ce choix engendre pour les compagnies d'assurances nationales, s'ajoute la tendance des importateurs algériens à opter pour la garantie FAP SAUF, la moins chère à la place de la garantie tous risque, plus chère.

Ces deux types de choix impactent négativement le secteur des assurances en réduisant la production nationale en assurance facultés maritimes.

Après avoir présenté l'assurance facultés maritime tel qu'elle a évolué à l'échelle du marché nationale des assurances (toutes compagnies confondues), nous allons présenter l'évolution de la sous branche assurance transport facultés maritime au niveau de la SAA, afin de voir dans quelle mesure le paradoxe observée se vérifie-t-il au niveau de cette compagnie d'assurance prise à part et quels facteurs expliquent cette évolution, au niveau cette entité.

2.2. Analyse de la structure et de l'évolution de l'assurance transport au niveau de la SAA

Afin de mettre en exergue l'évolution de la sous branche faculté maritime au cours de la période allant de 2012 à 2018, nous allons consacrer cette partie :

- à l'évolution de la production d'assurance transport, dans un premier temps
- et à l'analyse de la place qu'occupe l'assurance FM dans cette branche, dans un second temps.

2.2.1. Évolution de l'assurance Transport au sein de la SAA

Dans ce point, nous allons analyser le chiffre d'affaires de l'assurance transport afin de voir l'évolution de ce dernier pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018.

Tableau n°06. L'évolution de la production de la branche assurance transport au niveau de la SAA

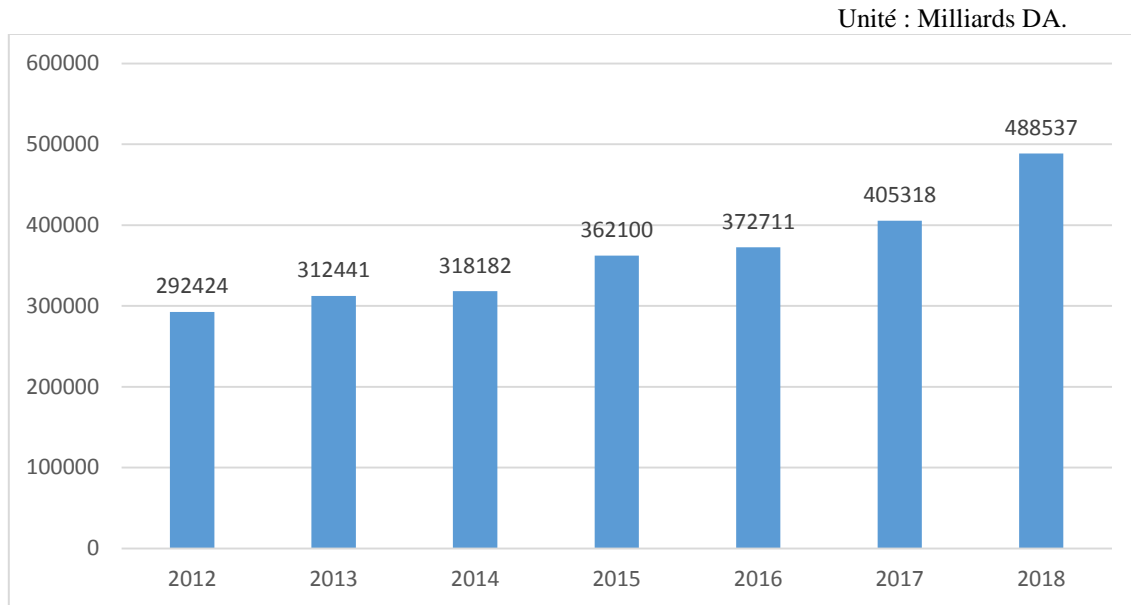
Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiffre d'affaires(en Millions DA)	292424	312441	318182	362100	372711	405318	488537

Source : Réaliser par nos soins, à partir des données des rapports d'activités (voir tableaux en annexe n°02 pp 120-122).

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Les données du tableau ci-dessus sont représentées dans un diagramme, graphique n°14 ci-après, afin de mieux montrer l'évolution des chiffres d'affaires AFM de la SAA pendant la période considérée.

Graphique n°14. L'évolution du chiffre d'affaires de la branche transport au niveau de la SAA



Source : Elaboré par nos soins, à partir du tableau n°05.

D'après le graphique ci-dessus nous remarquons que la branche de transport est en évolution positive et continue de l'année 2012 jusqu'à l'année 2018.

Il est possible d'observer deux périodes d'évolution. La première, de 2012 à 2014, est caractérisée par un rythme d'évolution faible ; la deuxième, de 2015 à 2018, correspond à une phase de croissance plus soutenue.

Concernant la période allant de 2012 à 2014, la branche transport a enregistré un chiffre d'affaires qui s'élève à 312441 millions de DA, au titre de l'exercice 2013, grâce à une augmentation de 7% par rapport à la production de l'exercice 2012 qui a été de 292 424 millions de DA. Pour l'exercice 2014, la branche a réalisé un chiffre d'affaires qui s'élève à 318182 millions de DA traduisant une augmentation de 2% par rapport à la production de l'exercice 2013.

Concernant la deuxième période, couvrant l'année 2015 jusqu'à l'année 2018, la branche transport de la SAA a enregistré l'évolution suivante :

- une augmentation de 14 % au titre de l'exercice 2015 par rapport à la production de l'exercice 2014 qui s'élevait à 362100 millions de DA,
- une augmentation de 2,93% pour l'année 2016 par rapport à l'année 2015,
- une augmentation de 8,74% au titre de l'exercice 2017 par rapport à l'année précédente,

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

- une augmentation de 20,77% pour l'année 2018 comparativement à l'année 2017, en enregistrant un chiffre d'affaires qui s'élève à 489 537 Millions DA.

2.2.2. La place de l'assurance FM dans la branche transport

Après avoir analysé l'évolution de l'assurance transport pour la SAA, nous allons nous intéresser à la place qu'occupe la FM par rapport aux autres sous branches en matière de chiffre d'affaires réalisé, pour la période d'analyse 2012-2018.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tableau n°06: L'évolution de l'assurance FM par rapport aux autres branches(modifies)

*

Unité : Millions DA.

	2013	2014	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	63958454,00	57506399,00	94307826,00	111914122,00	180982219,00
Corps Maritime	10803272,00	13324817,00	34501547,00	42781655,00	77494219,00
RC Acconier	279700,00	291700,00	1970914,70	7658594,4	-
Facultés Aériennes	1608840,30	830698,31	3083728,90	7161715,00	-
Corps et RC Aériens	517600,00	-	-	517600,00	-
F. Terres	18550107,00	27193257,00	37959300,00	122262879,00	37607556,00
F. Ferroviaires	-	-	-	-	13868798,00
R.C. Voiturier	216723354,00	219034900,00	200887900,00	192821086,00	178583953,00
TOTAL	312441327,00	318181771,00	372711216,00	405317651,00	488536746,00

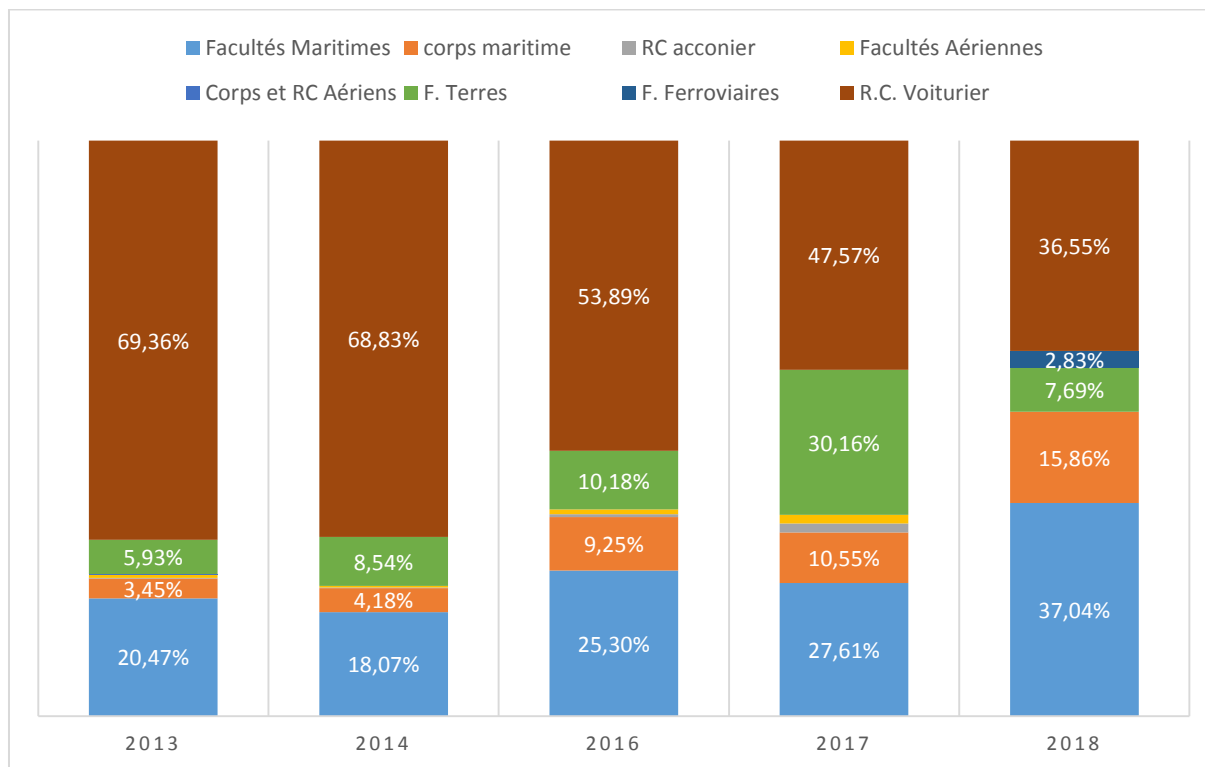
* : Statistiques absentes pour l'année 2015.

Source : Réaliser par nos soins à partir les données des rapports d'activités.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Les données chiffrées comprises dans le tableau ci-dessus sont reprises dans le graphique suivant afin de faciliter leurs interprétations.

Graphique n°15. L'évolution de l'assurance faculté maritime par rapport aux autres branches



Source : Elaboré par nos soins, à partir du tableau n°06.

D'après ce graphique nous remarquons que l'assurance FM est moins élevée par rapport à la l'assurance RC voiturier, et cela pour l'ensemble de la période d'analyse.

L'assurance RC voiturier reste dominante dans l'assurance transport par rapport aux autres sous branches, malgré qu'elle a connu une diminution à partir de 2014.

Pour l'évolution de l'assurance FM et l'assurance corps maritime, elles sont passées par deux périodes : une période baissière de 2013 jusqu'à 2014 et une période haussière de 2016 jusqu'à 2018.

Pour les activités de l'assurance aérienne et de l'assurance ferroviaire ainsi que l'assurance RC acconier, nous constatons qu'elles demeurent significativement faible, voire marginale, par rapport aux autres sous branches d'assurance transport.

Ce graphique montre également que la sous branche faculté maritime se situe à la deuxième place après l'assurance RC voiturier qui est la première, suivi de l'assurance corps maritimes.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

2.3. Analyse de l'évolution de la production de la sous branche FM pendant la période allant de 2012 à 2018

Après avoir analysé l'évolution de transport et la place qu'occupe la FM par rapport aux autres branches, nous allons analyser l'évolution de chiffre d'affaire de la sous branche FM et les facteurs explicatifs de son évolution.

2.3.1. Evolution du chiffre d'affaires de la sous branche facultés maritime

L'évolution du chiffre d'affaires est appréciée par les données du tableau ci-après.

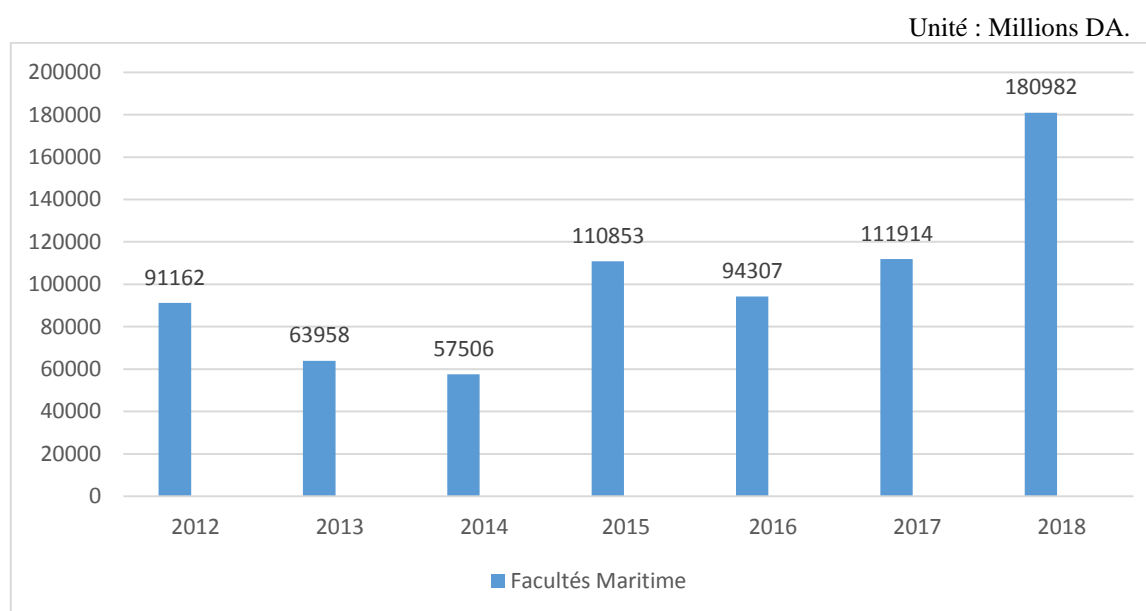
Tableau n°08. L'évolution de la sous branche assurance FM pendant la période 2012-2018

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritime (en Millions DA)	91162	63958	57506	110853	94307	111914	180982

Source : Réaliser par nos soins à partir des données des rapports d'activités, (voir annexes n°02 pp 120 – 122).

A partir des données de ce tableau nous allons présenter l'évolution du chiffre d'affaires de l'assurance FM pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018 dans le graphique suivant.

Graphique n°16. L'évolution du chiffre d'affaires de la sous branche FM au sein de la SAA



Source : Elaboré par nos soins, à partir du tableau n°07.

D'après ce graphique nous remarquons que l'assurance FM est passée par deux périodes, une période baissière depuis 2012 à 2014 et une période haussière de 2016 à 2018.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Pour l'année 2015, le pic enregistré est due à l'acquisition des nouveaux contrats.

2.3.2. Quels facteurs explicatifs ?

Dans ce point nous allons analyser le type de rapport qui existe entre l'évolution de l'assurance FM et l'évolution du commerce extérieur, en général ainsi qu'avec l'évolution du portefeuille clients de la sous branche d'assurance FM au niveau de la SAA, afin de savoir quel facteur est le plus déterminant.

2.3.2.1. L'évolution du commerce extérieur

Dans ce qui suit, nous allons procéder à une comparaison entre le rythme d'évolution de l'assurance transport faculté maritime et celui du commerce extérieur.

Pour y parvenir nous allons travailler sur la base des taux d'évolution de chacun des deux paramètres (commerce extérieur et faculté maritime), à travers les données du tableau qui suit.

Tableau n° 09. Les taux d'évolution du commerce extérieur et de l'assurance transport FM entre 2012-2018

	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
IMPORTATION	11,80%	8,03%	10,03%	-0,74%	-0,84%	5,71%
EXPORTATION	-8,70%	-4,86%	-29,46%	-5,70%	22,90%	25,32%
Assurance FM	-29,84%	-10,08%	92,76%	-14,92%	18,66%	61,71%

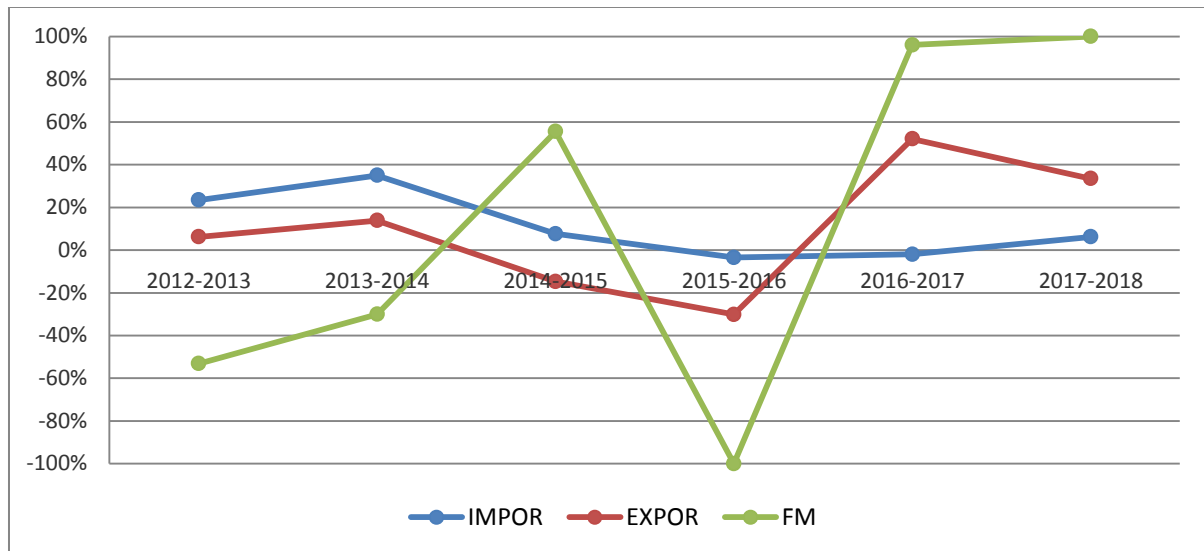
Source : Réaliser par nos soins à partir des données de l'annexe n°09, p133.

Grâce au ratio taux d'évolution (ou taux d'accroissement), le tableau ci-dessus permet de comparer les chiffres d'affaires en exportation et importation à l'échelle nationale avec les chiffres d'affaires de la production en Assurance FM enregistrés par la compagnie d'assurance SAA, durant la période 2012-2018.

Afin de mieux comprendre l'évolution des importations et des exportations pendant la période allant de 2012 à 2018 et facilité son interprétation, les mêmes données sont reprises dans le graphique présenté ci-dessous.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Graphique n°17. Le rythme d'évolution du commerce extérieur et de l'assurance transport FM entre 2012-2018



Source : Réalisé par nos soins à partir du tableau n° 08.

En faisant la comparaison entre le rythme de l'évolution de l'assurance FM et celui du commerce extérieur nous constatons que :

Le rythme d'évolution de l'assurance FM ne suit pas celui du commerce extérieur, ni en exportation, ni en importation.

En effet, alors que l'assurance FM a connu une baisse pendant la période 2012-2014, les importations ont connu une augmentation pendant la même période et inversement pour la période allant de 2015 à 2018.

En ce qui concerne les exportations il y'a lieu de mentionner que les fluctuations qu'elles ont connus sont dues essentiellement à la variation du prix de pétrole. Une variable qui n'a pas de relation directe avec l'activité d'assurance au niveau national, étant donné que l'activité de la SONATRACH, en matière d'assurance, est d'une part répartie sur plusieurs compagnies d'assurance (CASH, SAA, CAAR,.....)⁸, et d'autre part, prise en charge pour les grands risques essentiellement en réassurance avec des groupes d'assurance étrangers.

De ce qui précède, il ressort que les exportations et les importations de marchandises n'exercent pas une influence remarquable sur l'évolution de l'assurance FM.

⁸ CASH prend en charge les risques liés à l'installation, la SAA prend les risques liés à l'automobile, la CAAR prend en charge les hydrocarbures,...

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

2.3.2.2. L'évolution du portefeuille clients

A défaut d'une relation directe entre l'évolution du niveau global des exportations et importation avec l'évolution des chiffres d'affaires Assurance FM réalisés par la SAA, il reste à vérifier l'évolution du portefeuille clients c'est -à-dire : le portefeuille clients désigne généralement l'ensemble des clients dont un service commercial a la charge. Le terme est notamment très utilisé dans le secteur des assurances pour désigner les clients gérés par un conseiller clientèle. Le responsable de portefeuille a pour mission de fidéliser, valoriser et développer son portefeuille clients. Le terme portefeuille client présente l'avantage de symboliser la valeur client dans un logique capital client.

Dans ce qui suit nous allons analyser le portefeuille clients de la SAA à fin de voir l'impact que peut avoir ce dernier sur l'évolution de la production de l'assurance faculté maritime au sein de la même compagnie.

Tableau n°10. Évolution des expéditions par montant des principaux clients de la SAA

Unité : Millions DA		
Nom de l'Assuré	Primes 2017	Primes 2018
U T C	7 279 546,00	8 190 403,00
S N L	3 586 359,00	2 319 874,00
INSTITUT PASTEUR	2 942 884,36	11 326 926,97
GM TRADE	-	8 947 558,36
TOTAL LUBRIFIANT ALGERIE	-	4 159 759,74
ALGERIA QATAR STEEL	29 478 710,08	29 826 600,79
CCBO	5 062 348,72	3 381 792,14
Ste ASTILLEROS ARMON.S.A	-	8 651 632,21
SPA RAIL LOGISTIC	2 840 897,59	2 813 943,85
C N R D P A BOUSMAIL	3 091 639,46	3 361 008,99
ENICAB BISKRA	7 117 809,8	7 338 540,98
CBMI CONSTRUCTION CO LTD	1 444 794,67	12 550 074,85
SINOMA C.B.M.I CO, LTD	1 652 577,80	16 684 578,88
GROUPE ETRHB	9 308 490,40	25 961 872,43
ENIEM	1 643 817,02	3 894 701,32
E. PORTUAIRE D'ANNABA	14 786 415,37	29 465 161,86
SIDER EL HADJAR	9 137 140,43	4 864 363,89
SOTRAMEST	-	6 680 300,00

Source : SAA, Rapport d'activité 2018, p18.

Le tableau ci- dessus présente l'évolution des expéditions par montant des principaux clients d'un côté, et les nouveaux clients acquis de l'autre côté.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

- En ce qui concerne les nouveaux clients acquis par la sous branches faculté maritime pour l'année 2018 sont : GM TRADE avec un montant de 8 947 558,36 Millions DA, et TOTAL LUBRIFIANT ALGERIE avec un montant de 4 159 759,74 Millions DA, et Ste ASTILLEROS ARMON.S.A avec un montant de 8 651 632,21, et SOTRAMEST avec 6 680 300,00.
- En ce qui concerne les clients importants de cette sous branche, d'après le tableau ci-dessus, nous remarquons cela à travers l'augmentation des montants des primes d'assurance entre 2017 et 2018. Ceci s'observe notamment, par l'augmentation des montants des primes de la pluparts des clients (U T C, INSTITUT PASTEUR, CBMI CONSTRUCTION CO LTD, SINOMA C.B.M.I CO LTD, GROUPE ETRHB,E.PORTUAIRE D'ANNABA, ENIEM).
- A titre d'illustration, il y a lieu de constater que INSTITUT PASTEUR qui était de 2 942 884,36 Millions DA en 2017 et elle a passé à 11 326 926,97 Millions DA en 2018 soit une augmentation de 285%, et CBMI CONSTRUCTION CO LTD en 2017 elle était de 1 444 794,67 Millions DA et en 2018 a atteint 12 550 074,85 Millions DA soit une augmentation de 768 %, et SINOMA C.B.M.I CO, LTD sa prime d'assurance en 2017 était de 1 652 577,80 Millions DA et en 2018 a atteint 16 684 578,88 Millions DA, soit une augmentation de 909 %.

D'après les résultats obtenus de ce tableau, nous remarquons que l'assurance FM s'accorde parfaitement avec le résultat de nous entretiens avec le personnel de la direction de transport de la SAA, lesquels renvoient la variation de l'assurance FM aux nombres des expéditions réalisées par les clients important.

Pour la période haussière, l'augmentation de l'assurance FM est liée à :

- la souscription de nouveaux clients ;
- l'augmentation de montants des expéditions (primes d'assurances).

Pour période baissière, la baisse de AFM est due à :

- la perte des clients importants pour la SAA tel que : SOTRAMO: 1.7 Millions DA,
- Cablet El Djazair: 3.7 Millions DA, ADAKS: 2.4 Millions DA, UNIDISTAL: 1.4 millions DA, Sarl GMEF: 16 millions DA⁹ ;
- le pic enregistré pour l'année 2015 est due à l'acquisition de nouveaux contrats tels que nous citons l'entreprise COGB LA BELLE avec une prime d'assurance de 216 Millions DA¹⁰ ;
- la diminution de nombres des expéditions réalisés par les clients importants à hauteur 27 Million DA.

⁹SAA, Rapport d'activité 2013, p 17.

¹⁰SAA, rapport d'activité 2015, p15.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Enfin, il y a lieu de signaler que ces résultats concorde parfaitement avec la conclusion des experts en assurance (Conseil national des assurances « CNA »), lesquels avancent dans la revue des assurance n°09, que le secteur des assurances transport maritime n'a pas bénéficié des opérations du commerce extérieure à cause de la levée de l'obligation de la souscription d'un contrat d'assurance transport maritime dans le droit Algérien.

En conclusion, il apparait que l'évolution de l'assurance FM s'explique d'avantage par le nombre et le montants des expéditions réalisés par les clients, autrement dit, elle est liée a la variation du portefeuille clients.

Section 03. Analyse de la gestion du portefeuille clients en matière d'assurance facultés maritime

Après avoir analysé l'évolution de la production de l'assurance transport facultés maritime, nous allons examiner quelques paramètres de la gestion du portefeuille clients.

Dans cette section nous allons analyser la gestion de portefeuille clients en matière d'assurance facultés maritime pour la SAA. Et pour mieux cerner cette gestion, nous allons toucher les points suivants, nous allons commencer par l'analyse des sinistres, puis l'analyse des recours, par la suite la cadence de règlement et on termine par le calcul de ratio de sinistralité.

3.1. L'analyse de la gestion des sinistres de la sous branche faculté maritime

Dans ce qui suit, nous allons analyser les sinistres enregistrés en matière de l'assurance FM par rapport aux autres sous branches. A cet effet, trois paramètres seront successivement abordés : les sinistres déclarés, les sinistres réglés et les sinistres à payer (SAP).

3.1.1. Analyse des sinistres déclarés

Dans ce point, nous allons analyser l'évolution des sinistres déclarés en matière d'assurance FM par rapport aux autres branches pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018.

Dans le tableau suivant nous allons montrer l'évolution des sinistres déclarés en nombres de dossiers pour l'assurance transport.

Tableau n°11. L'évolution des sinistres déclarés par branches

Unité : nombres de dossiers.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	150	88	10	45	60	60	87
Corps Maritime	9	6	11	12	19	22	27
Facultés Terrestres	11	10	30	12	20	15	12
RC Voiturier	133	160	137	219	102	107	96
Total	303	264	188	288	201	204	222

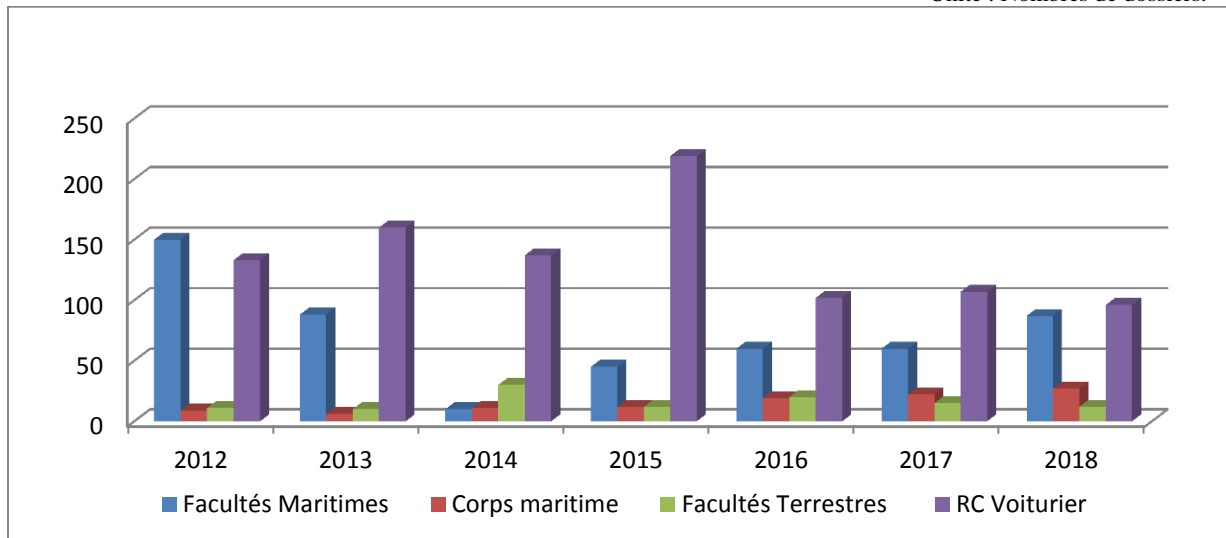
Source : Réaliser par nos soins à partir des rapports d'activités, (voir annexes n°03 pp 123- 127).

Ces données chiffrées sont reprises dans le graphique suivant afin de faciliter leurs interprétations.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Graphique n°18. Les sinistres déclarés par branches

Unité : Nombres de dossiers.



Source : Etabli par nos soins à partir du tableau n°10.

D'après ce graphique nous remarquons que les sinistres déclarés en RC voiturier sont les plus élevés par rapport aux autres branches. Ceci s'explique par le fait que le trajet terrestre est plus exposé aux risques.

En deuxième lieu, vient la sous branche FM où le nombre des dossiers déclarés par année passe par deux périodes, de 2012 jusqu'à 2015, une baisse de nombre des sinistres déclarés est due à la baisse des nombres des expéditions réalisées par les clients de la SAA, à laquelle s'ajoute la perte de certains clients par la compagnie. La deuxième période, entre 2015 et 2018, est marquée par une augmentation des sinistres et cela est dû à l'augmentation du nombre des expéditions.

3.1.2. Analyse des sinistres réglés

Après les sinistres déclarés, l'on s'intéresse aux sinistres réglés de l'assurance FM par rapport aux autres branches pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018.

Dans le tableau suivant nous allons présenter les sinistres réglés de l'assurance FM par rapport aux autres branches.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tableau n°12. L'évolution des sinistres réglés par branche

Unité : nombres de dossiers.

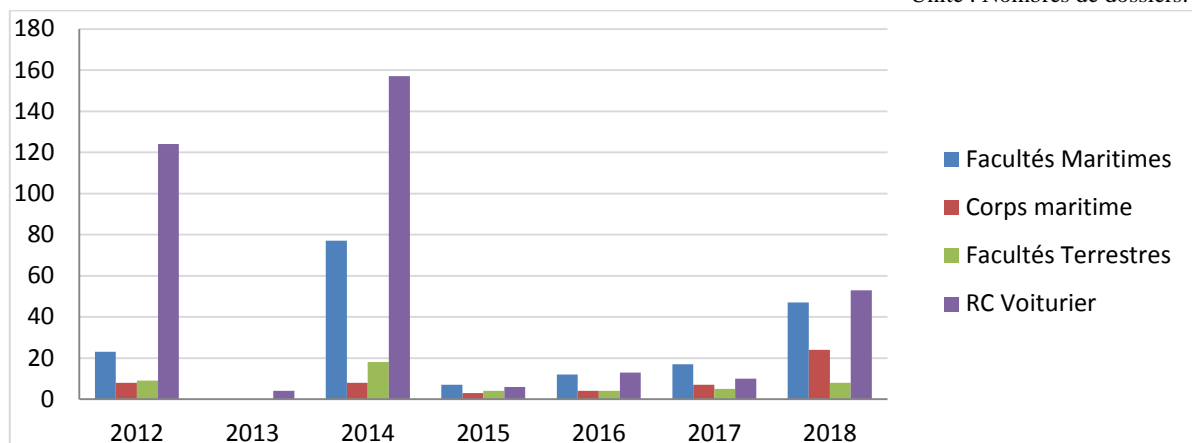
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	23	0	77	7	12	17	47
Corps Maritime	8	0	8	3	4	7	24
Facultés Terrestres	9	0	18	4	4	5	8
RC Voiturier	124	4	157	6	13	10	53
Total	164	4	260	20	33	39	132

Source : Réaliser par nos soins à partir des données des rapports d'activités, (voir annexes n°03pp 123-127).

Ces données chiffrées sont reprises dans le graphique suivant afin de faciliter leurs interprétations.

Graphique n°19. Les sinistres réglés par branche

Unité : Nombres de dossiers.



Source : Etabli par nos soins à partir du tableau n °11.

Tel qu'il ressort du graphique suivant, les sinistres réglés sont plus important en RC voiturier en premier lieu, suivi en deuxième lieu par ceux de l'assurance FM.

Le règlement des sinistres suit la tendance des sinistres déclarés, c'est-à-dire que l'on commence toujours le règlement par les sinistres les plus déclarés. Néanmoins, ces fluctuations peuvent être liées au fait que le règlement des sinistres ne concerne pas l'année en cours mais aussi les années précédentes.

3.1.3. Analyse des sinistres à payer

Dans ce point nous allons analyser l'évolution des sinistres à payer de l'assurance FM par rapport aux autres branches.

Dans le tableau suivant nous allons présenter l'évolution des sinistres à payer (SAP) de en nombre de dossiers en matière d'assurance FM par rapport aux autres branches.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tableau n°13. L'évolution des sinistres à payer

Unité : Nombres de dossiers

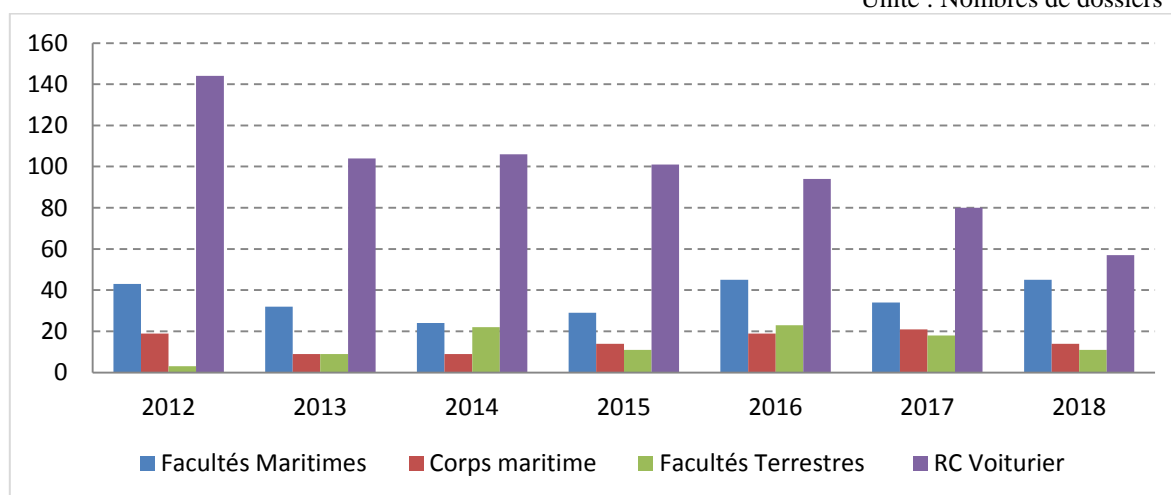
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	43	32	24	29	45	34	45
Corps Maritime	19	9	9	14	19	21	14
Facultés Terrestres	3	9	22	11	23	18	11
RC Voiturier	144	104	106	101	94	80	57
Total	209	154	161	155	181	153	127

Source : Réaliser par nos soins à partir des données des rapports d'activités, (voir annexes n°03 pp 123-127).

Ces données chiffrées sont reprises dans le graphique suivant afin de faciliter leurs interprétations.

Graphique n°20.L'évolution des sinistres à payer « SAP »¹¹

Unité : Nombres de dossiers



Source : Établi par nos soins à partir du tableau n°12.

D'après ce graphique nous remarquons que les sinistres à payer en RC voiturier se dégradent d'une année à l'autre, et cela est dû aux règlements qu'elle effectue la compagnie d'assurance.

Le nombre des SAP pour l'assurance FM et l'assurance corps maritime varient et cela est dû aux règlements que la compagnie a effectués.

¹¹ Les SAP sont ceux qui restent des sinistres réglés.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

3.2. L'analyse de la gestion des recours de l'assurance transport

Avant de commencer l'analyse sur la gestion des recours, il y a lieu de signaler que : le recours est un terme associé à la réclamation d'une victime auprès du responsable de son préjudice.

Après avoir analysé les sinistres nous allons analyser la gestion des recours pour la SAA, en matière d'assurance transport, puis pour l'assurance facultés maritime pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018.

Le tableau suivant retrace l'évolution de la gestion des recours pour l'assurance transport, au sein de la SAA.

Tableau n°14. Gestion des recours par années « 2012-2018 »

Unité : Millions DA

Années	Stock au 01-01-N	Recours Introduits	Recours CSS	Recours Encaissés		Stock au 31-12-N
				Au profit de la SAA		
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Montant	Nombre
2013	740 ^(*)	12	05	63	15 826 091	684
2014	684	05	-	60	17 344 422	629
2015 ^(**)	629	-	-	-	-	318
2016	318	23	24	57	12 258 356	260
2017	260	28	15	46	5 659 383	227
2018	227	30	18	17	9 932 522,67	222

^(*) Le nombre de dossiers recours au 01/01/2013 en début de période correspond au nombre de dossiers au 31/12/2012.

^(**) Absence d'information.

Source : Etabli par nos soins à partir des rapports d'activités de 2012 à 2018, (voir annexes n°04 pp 128-130).

D'après ce tableau nous remarquons que :

- le nombre total des dossiers recours recouverts durant l'exercice 2014, le stock de 684 dossiers au 31/12/2013 a été réduit à 629 dossiers à la clôture de l'exercice 2014 ;
- le nombre des recours introduit au cours de l'exercice 2014 est de 05 dossiers, soit le nombre le plus faible durant la période.
- sur les 684 dossiers recours, la SAA a récupérés 60 dossiers pour un montant de 17 344 422 DA par voie de justice, Il reste 629 dossiers recours à encaisser.
- au 31 décembre 2016, le stock des dossiers recours a baissé de 57 dossiers par rapport au stock initial.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

- le nombre de dossiers au 1er janvier 2017 est de 260 dossiers, dont ils ont récupéré 46 dossiers avec un montant de 5 659 383 DA, il reste 227 dossiers au 31/12/ 2017.
- Le nombre de dossiers recours à fin décembre 2018, est de 222 dossiers dont ils ont récupéré 17 dossiers avec un montant de 9 932522,67 DA.

En conclus, d'après notre analyse du tableau :

- la diminution des dossiers recours signifie que la compagnie traite ses dernier (dossiers recours) ;
- la diminution de nombre des recours introduits signifie que les clients de la SAA sont satisfaits de la gestion de cette compagnie.

3.2.1. L'analyse de la gestion des recours pour la sous branche assurance FM

Après avoir analysé la gestion des recours pour l'assurance transport en général, nous passons a analysé la gestion des recours pour la sous branche assurance facultés maritime en particulier, et le tableau suivant explique cela.

Tableau n°15. Gestion des recours pour la sous branche assurance FM

Unité : Nombres de dossiers

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Assurance FM	62	54	46	28	38	35	13

Source : SAA, Direction du transport.

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que le nombre de dossiers recours de la sous branche assurance transport FM se dégradent sur l'ensemble de la période d'analyse, et au moment où l'assurance FM a connu une augmentation au niveau de sa production pendant la période 2016-2018, le nombre de dossiers recours ont connus une baisse.

Ce qui signifie que la SAA a une bonne gestion envers ses assurés, ce qui signifie que ses clients sont satisfaits.

3.3. La cadence de règlement

Dans ce point nous allons analyser la cadence de règlement pour l'assurance transport pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018.

Il faut mentionner que, la cadence de règlement veut dire la capacité de la SAA à régler ses recours. La cadence de règlement c'est un ratio qu'on compare à 100%, si elle dépasse 100% donc elle est satisfaisante, dans le cas contraire (moins de 100%) elle est moins satisfaisante. Ce paramètre est important à observé car il connu que c'est des critères déterminent le choix de la compagnie d'assurance par les clients.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

Tableau n°16. La cadence de règlement au niveau de la SAA par branches

Branche	Cadence globale de règlement	
	Stock Départ non inclus	Stock Départ inclus
Facultés Maritimes	90%	70%
RC acconier/manutentions	95%	80%
Navire de Pêche	125%	71%
Navire de Plaisance	167%	75%
Engin Portuaire	67%	57%
Facultés Aériennes	200%	67%
Corps Aériens et RC Aériens	-	-
F.T. Public	400%	100%
F.T. Privé	131%	61%
R .C. Voiturier	121%	70%
Total	109%	70%

Source : SAA, Documents internes, Rapport d'activité 2018.

À partir de ce tableau nous constatons que :

- Avec un taux moyen de règlement, stock de départ non inclus, de 109% (toutes branches confondues), la cadence de règlement est plutôt satisfaisante.
- Les branches FT Public, FT Privé, RC acconier, Corps plaisance et RCV affichent des taux de règlements intéressants dépassant les 100%.
- Les branches FM et Engins Maritimes affichent une cadence de règlement de moins de 100%, avec respectivement de 90% et 67 %.

Malgré que les montants souscrits est donc ceux des sinistres sont généralement très élevé en matière d'assurance FM par rapport aux autres branches cela n'empêche que en matière de règlement, la cadence enregistrés au niveau de la SAA se rapproche de la norme 100%. Ceci peut constituer à l'avantage au profit de la société.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

3.4. Ratio sinistre à prime S/P

Dans ce point, nous allons calculer le ratio S/P en premier lieu pour la branche transport et en deuxième lieu pour l'assurance FM, afin de savoir la capacité des primes émises dans la couverture des sinistres survenus.

Nous pouvons définir le ratio sinistre à prime (S/P) comme étant le rapport entre les ressources des assureurs et leurs dépenses.

Les ressources des assureurs viennent en grande partie des primes versées par les assurés, et partiellement des recettes de leurs placements financiers. Quand aux dépenses, elles sont essentiellement le coût des sinistres indemnisés, et leurs frais de fonctionnement.

Pour connaître le pourcentage de leurs dépenses par rapport à leurs recettes, les assureurs calculent leurs ratios de sinistres/primes en divisant le coût des sinistres par les primes encaissées. Ce dernier doit être inférieur à 100 %.

3.4.1. Le ratio S/P de l'assurance transport

Dans ce point, nous allons calculer le ratio S/P pour l'assurance transport afin de voir la capacité des primes acquises dans cette branche dans le recouvrement des sinistres survenus.

Pour le calcul de ce ratio nous allons utiliser l'équation suivante :

$$S/P = \frac{\text{Sinistres réglés} + (\text{SAPn} - \text{SAPn-1}) - \text{Recours aboutit}}{\text{Primes émises} + (\text{REC n-1} - \text{REC n})}$$

Le calcul des éléments de l'équation :

- Total des sinistres réglés

Le montant principal des sinistres réglés	143 861 250 DA
Le montant des honoraires sinistres réglés	6 140 819 DA
Total	150 002 069 DA

- La différence entre Sinistre à payer (SAP) 2017 et 2018

SAP 2017	164 194 277 DA
SAP 2018	203 359 738 DA
Différence	-39 165 461 DA

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

- Recours aboutit 2018 : Le montant de recours aboutit s'élève à 9 932 523 DA
- Primes émises 2018 : Le montant des primes émises est de 488 536 746 DA.

Après avoir calculé les éléments de l'équation on passe à l'application numérique.

$$\text{Nous aurons : } S/P = \frac{150002069 + (203\,359\,738 - 164\,194\,277) - 9932523}{488536746 + (126497315,4 - 129982774,8)}$$

$$S/P = 179235\,007 / 485\,051\,287$$

$$S/P = 37\%$$

En 2018, l'assurance transport a enregistré un ratio sinistre à prime toute branche confondue de 37 %.

D'après ce ratio, les primes émises de la branche assurance transport arrivent à couvrir les sinistres survenus, puisqu'il inférieure à 100%.

3.4.2. Le ratio S/P pour l'assurance faculté maritime

Dans cette étape nous allons calculer le ratio S/P afin de voir la capacité des primes acquises dans cette sous branche dans le recouvrement des sinistres survenus.

Ce ratio est calculé à la base de cette équation :

$$S/P = \frac{\text{Sinistres réglés} + (SAP_n - SAP_{n-1}) - \text{Recours aboutit}}{\text{Primes émises} + (\text{REC}_{n-1} - \text{REC}_n)}$$

Le calcul des éléments de l'équation :

- Total sinistres réglés :

Le montant principal des sinistres réglés	69941154 DA
Le montant des honoraires sinistres réglés	4 652 035 DA
Total	74 593 189 DA

- Différence entre Sinistre à payer (SAP) 2017 et 2018

SAP 2017	99 262 614 DA
AP 2018	143 863 480 DA
Différence	44 600 866 DA

- Recours aboutit 2018 ; Le montant de recours aboutit s'élève à 9 797 523 DA.
- Primes émises 2018 ; Le montant des primes émises est de 180 982 000 DA.

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

D'après la formule on obtient:

$$S/P = \frac{74\,593\,189 + (143863480 - 99262614) - 9797523}{180982000 + (13\,712\,427,05 - 12\,946\,853,53)}$$

$$S/P = \frac{109396532}{181\,747\,574}$$

$$S/P = 60 \%$$

En ce qui concerne la sous branche FM uniquement, elle a enregistré un ratio S/P de 60% ce qui signifie que ce ratio est satisfaisant. Donc les primes émises pour cette sous branche ont la capacité de couvrir les sinistres survenus.

D'après les résultats obtenus, nous remarquons qu'en ce qui concerne la gestion du portefeuille de la SAA en matière d'assurance transport (en particulier assurance FM), cette dernière ne trouve pas des difficultés dans sa gestion de son portefeuille clients.

Conclusion

D'après les résultats obtenus, nous avons constaté que la sous branche assurance FM pour la SAA a évolué à un rythme croissant pendant la période allant de 2014 jusqu'à 2018, et cela est due aux nombres et aux montants des expéditions réalisés pendant cette période. Cependant, malgré cette augmentation, enregistrée au niveau de la SAA, la part de la sous branche assurance FM reste insuffisante par rapport au potentiel d'assurance à l'échelle du marché national et cela est dû surtout à la levée de l'obligation de souscription de contrat d'assurance transport FM au niveau de compagnie nationales pour les opérations du commerce extérieur.

Cela explique la faible influence du commerce extérieur sur l'évolution de la production en assurance FM. En effet, l'analyse a fait ressortir que le rythme d'évolution est beaucoup plus élevé en matière d'assurance FM comparativement à celui observé en matière des exportation et des importation pendant la période allant de 2014 jusqu'à 2018.

En ce qui concerne l'évolution de la production au niveau de la SAA en matière d'assurance facultés maritime, nous avons constaté ce qui suit :

- la branche transport à évoluer à un rythme croissant pendant toute la période d'analyse ;
- la sous branche assurance transport FM est classée la deuxième par rapport aux autres sous branches d'assurances transport et cela est due à cause de la levée de l'obligation de la souscription de contrat d'assurance maritime sur facultés, ce qui signifie que le commerce extérieur a un faible influence sur l'évolution de cette dernière ;
- la sous branche assurance transport FM est passé par deux périodes d'évolution, la première est baissière qui est due à la perte de certains clients importants, la deuxième est haussière qui est due à l'acquisition de nouveaux clients et à l'augmentation de nombres et montants des expéditions réalisés par les clients importants de la compagnie, ce qui signifie le portefeuille clients.

En ce qui concerne la gestion du portefeuille clients en matière d'assurance facultés maritime, nous avons constaté que :

- pour la gestion des sinistres, la sous branche assurance transport FM n'a pas enregistré des sinistres élevé, et cela soit en sinistres déclarés, en sinistres réglés, et aussi en sinistres à payer ;
- en ce qui concerne la gestion des recours, la sous branche assurance FM a enregistré une baisse à propos des dossiers recours, ce qui signifie que les clients de cette sous branche sont satisfaits ;
- pour la gestion de la cadence de règlement, la sous branche assurance transport FM a enregistré un ratio de 90% qui se rapproche de la norme qui est de 100%, et cela est due au fait que les dommages réalisés dans cette sous branche sont assez

Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultés maritime au sein de la SAA

importants ce qui veut dire que le règlement à hauteur de 90% est assez satisfaisant ;

- en ce qui concerne le ratio de sinistralité S/P, la compagnie arrive à couvrir tous les sinistres survenus en assurance transport (en particulier en assurance facultés maritime), puisqu'elle a enregistré un ratio inférieur à 100% qui est de 60%.

CONCLUSION GENERAL

Le transport maritime apparait donc comme un transport qui reflète la complexité de différentes opérations entrantes dans le transport de marchandises par voie maritime, ce qui a amené les acteurs de la filière à prendre des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série de conventions à l'échelle internationale régissant le code maritime pour unifier une réglementation à l'échelle mondiale dans le but de faciliter les échanges commerciaux entre pays.

Entre autres, pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance transport maritime apparait donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

L'assurance transport maritime, comme tout autre type d'assurance, donne lieu à un contrat où il sera mentionné dans ce dernier, les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tout risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

D'après les résultats obtenus, nous avons pu constater que la sous branche assurance FM de la SAA a évolué à un rythme croissant pendant la période allant de 2014 jusqu'à 2018, et cela est due aux nombres et aux montants des expéditions réalisés pendant cette période. Cependant, malgré cette dynamique, enregistrée au niveau de la SAA, la part de la sous branche assurance FM reste insuffisante par rapport au potentiel d'assurance à l'échelle du marché national et cela en raison de la levée de l'obligation de souscription de contrat d'assurance transport FM au niveau des compagnies nationales pour les opérations du commerce extérieur.

Cela explique la faible influence de l'évolution du commerce extérieur sur la production en assurance FM. En effet, l'analyse a fait ressortir que le rythme d'évolution est beaucoup plus élevé en matière d'assurance FM comparativement à celui observé en matière des exportations et des importations pendant la période allant de 2014 jusqu'à 2018.

En ce qui concerne l'évolution de la production au niveau de la SAA en matière d'assurance facultés maritime, nous avons constaté ce qui suit :

- la branche transport à évoluer à un rythme croissant pendant toute la période d'analyse ;
- la sous branche assurance transport FM est classée la deuxième par rapport aux autres sous branches d'assurances transport et cela est due à cause de la levée de l'obligation de la souscription de contrat d'assurance maritime sur facultés, ce qui signifie que le commerce extérieur a un faible influence sur l'évolution de cette dernière

- L'évolution du nombre des clients souscripteurs et/ou du nombre des expéditions est le facteur le plus déterminant dans les mouvements constatés. En effet, à la phase baissière correspond la perte de certains clients importants, pour la compagnie, au moment où la phase haussière coïncide avec l'acquisition de nouveaux clients et l'augmentation du nombre et des montants des expéditions réalisés par les clients.

L'important rôle joué par le portefeuille clients de la SAA, a été approché par l'analyse de quelques paramètres de gestion du portefeuille clients en matière d'assurance facultés maritime, où nous avons relevé que :

- en matière des sinistres, la sous branche assurance FM n'a pas enregistré des sinistres élevé, et ceci que ce en sinistres déclarés, réglés ou à payer ;
- en ce qui concerne les recours liés à la sous branche assurance FM, la compagnie a enregistré une baisse qui traduit une tendance à la satisfaction des clients ;
- sur le plan de la cadence de règlement, la sous branche assurance transport FM a enregistré un ratio de 90%, un taux satisfaisant car se rapprochant de la norme de 100%, ceci d'autant plus que les montants à réglés dans le cas de dommage liés aux FM sont généralement élevés ;
- en ce qui concerne le ratio de sinistralité S/P, la compagnie arrive à couvrir tous les sinistres survenus en assurance transport (en particulier en assurance facultés maritime), puisqu'elle a enregistrée un ratio inférieur à 100% qui est de 60%.

D'après les résultats obtenus de notre analyse, nous avons constaté que la première hypothèse concernant la présence d'une offre assurantiel et l'impact de la conjoncture économique notamment celle lié au commerce extérieur n'est pas vérifiée, tandis que les résultats de notre recherche confirme la validité de la deuxième hypothèse qui concerne l'impact du portefeuille clients sur l'évolution de la sous branche assurance transport FM.

Afin de mieux maintenir et d'amélioré sa position sur le marché, l'un des objectifs de la direction d'assurances transport est de maintenir la croissance de son chiffre d'affaires et de faire contribuer la sous branche assurance transport facultés maritime dans l'évolution de ce chiffre d'affaires, et cela par la mise en place d'un plan d'action à l'horizon 2019-2021. Le plan envisagé tient compte de potentialité et richesse existantes ainsi que les opportunités qu'offre le marché.

D'après la conclusion des experts en assurances (parmi eux le conseil national des assurances), lesquels avancent que le secteur des assurances transport maritime n'a pas bénéficié des opérations du commerce extérieur à cause de la levée de l'obligation de la souscription d'un contrat d'assurance transport maritime dans le droit Algérien.

Ces experts tels que la CNA et UAR réclament le retour de l'obligation de la souscription d'un contrat d'assurance transport maritime afin que le marché national puisse bénéficier de ces opérations du commerce extérieur.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Ouvrages et articles

CORINNE(P.), Commerce international, Ed. Dunod, Paris, 2002.

DAILLY (M.), Logistique et transport international de marchandise, Ed. L'harmattan, France, 2013.

EWALD (F.), LORENZI (J.H.), Encyclopédie d'assurance, Ed. Economica, Paris, 1997.

KOSSI (A.), FRANÇAIS (T.), Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Ed. Lit verlag, France, 2003.

LAMBERT-FAIVRE (Y.), Droit des assurances, Ed. Dalloz, Paris, 1999.

LANDEL (J.), CHARRE-SERVEAU, Lexique des termes d'assurance, Ed. L'argus, Paris, 2000.

LOTH (D.), L'essentiel des techniques du commerce international, Ed. Publibook, Paris, 2009.

MARCQ (J.), Risque et assurances transport et logistique, Ed. L'argus de l'assurance, France, 2011.

NICOLAS (P.Y.), Le transitaire et le commissionnaire de transport, Ed. DFM, France, 1978.

YEATMAN (J.), Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 2005.

Revues et articles

CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES, Revue de l'assurance N°01, 1^{er} semestre, Alger, 2012.

CONSEIL NATIONAL DES ASSURANCES, Revue de l'assurance N°09, juin, Alger, 2015.

SIGMA SUISS Ré, Revue de l'assurance N°03, 2016.

SADI (N.H.), ACHOUCHEN (M.), « L'évolution du secteur des assurances en Algérie, depuis l'indépendance », Revue Idara n°13, 2009, pp 227-249.

Thèses et mémoires

OUBAAZIZ Said, *Les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances : cas de l'industrie assurancielle algérienne*, Thèse de Magister « Management des entreprises », UMMTO, 2012.

Communications et participations

LEZOUL Mohamed, « La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie : quelles sont les alternatives ? », Recueil de communication de colloque international « *Les sociétés*

d'assurances traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique », Université Sétif, Algérie, 25 -26 avril 2011.

Textes législatifs et réglementaires

Code maritime algérien (CMA), Article N°572, Article N°609, P37.

Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.

Documents, rapports et études

CNIS, Les indices de valeurs unitaires du commerce extérieur de marchandises au 1er trimestre, 2019.

CNUCED, Les transports et le développement, 6 avril 2001.

Compagnie centrale de réassurance (CCR), bulletin N°09, Alger, 2012.

KPMG, Guide des assurances en Algérie 2009, Edité par KPMG SPA, Janvier 2009.

Société Nationale d'Assurance (SAA), Rapport annuel 2016.

Société Nationale d'Assurance (SAA), Rapport annuel 2017.

Société Nationale d'Assurance (SAA), Conditions générales de contrat d'assurance maritime sur facultés, visa n°0/MF/ DGT/DASS/ DU 14/11/1998.

Société Nationale d'Assurance (SAA), International Commercial Terms (CCI) ,2010.

Sites internet

www.saa.dz. Site de la société Nationale de l'Assurance.

www.UAR.dz. Site de l'union algérien d'assurance et de réassurance.

ANNEXES

Annexe N°01. Les données à propos de la SAA

Tableau n°01. Le positionnement de la SAA dans la branche automobile pour l'année 2016

CASH	1,12
AXA	1,47
2A	1,99
ALLIANCE	3,30
SALAMA	3,62
CAAR	5,94
CIAR	6,85
CAAT	7,87
CNMA	8,81
SAA	20,00

Tableau n°02. Le positionnement de la SAA en hors automobile pour l'année 2016

AXA	1,11
SALAMA	1,38
ALLIANCE	1,26
2A	1,44
CIAR	2,31
CNMA	3,83
SAA	6,87
CASH	8,57
CAAR	9,64
CAAT	14,43

Tableau n°03. Le positionnement de la SAA en toutes branches pour l'année 2016

SGCI	0,6
MAATEC	0,7
CAGEX	0,7
TRUST	2,1
AXA	2,6
GAM	3,1
2A	3,4
ALLIANCE	4,6
SALAMA	5,0
CIAR	9,2
CASH	9,7
CNMA	12,6
CAAR	15,6
CAAT	22,3
SAA	26,9

Tableau n°04. Les filiales de la SAA

ASSURE IMMO	23%	258,59
EXACT	40%	450
CELIM SICAV	4%	40
IMPR DES ASSU	2%	17
ALFA ASSURANCE	31%	340

Tableau n°05. Les participations financières de la SAA

SIH	76%	
SRH	6%	250
SGCI	3%	101,4
AFRICA RE	11%	410,18
CAGEX	4%	168
IAHEF	0%	2
EHEA	0%	3,34
EL AURASSI	0%	1

Tableau n°06. Les placements financières de la SAA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Valeurs d'Etat	12,3	12,4	12,9	13,2	14,1	13,3	14,9	16,7	19,4	21,5	24,7
Autres placements	19,5	22,5	26,2	30,3	31,1	40,9	40,6	45,2	45,4	46,3	45,8

Tableau n°07. Le portefeuille des produits de la SAA

Assurance IARD	32,74%
Assurance Transport	7,42%
Assurance Agricole	1,04%
Assurance de personnes	8,69%
Assurance-crédit caution	0,52%
Assurance automobile	49,59%

Tableau n°08. Les indicateurs de performance (marge nette d'assurance)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
marge nette d'assurance	3	3,7	4,2	6,2	8,8	8,7	7,9	10,7	10,7	10,5	11,6	11,3

Tableau n°09. Les indicateurs de performance (résultat net et rendement des fonds propres)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Résultat net	7	1	1	1,5	3,1	2,5	1,7	3,2	3,2	3,4	3,1	3,2
Rendement des fonds propres	11%	5%	6%	7%	14%	10%	6%	11%	11%	10,40%	9,10%	9%

Tableau n°10. Les indicateurs de performance (marge de solvabilité et les provisions techniques)

année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
provisions technique	16,5	18,8	20,3	23,0	25,5	26,1	27,1	28,1	28,3	28,7	28,4	27,1	27,0
marge de solvabilité	5,3	6,1	17,3	19,0	20,6	22,1	24,5	26,3	29,3	29,3	31,2	33,0	34,8

Annexe N°02. L'évolution de la production pendant toute la période

Tableau n°01. La production pendant 2013 et 2014

Branches	Production		Ecart	Evolution
	2014	2013		
Facultés Maritimes	57 506 398,52	63 958 453,52	-6 452 055,00	-10,09%
RC acconier.	291 700,00	279 700,00	12 000,00	4,29%
Nav. Commerce	0,00	0,00	0,00	0%
Nav. Pêche	6 687 600,17	5 590 391,07	1 097 209,10	19,63%
Nav .Plaisance	6 637 217,07	5 212 881,32	1 424 335,75	27,32%
Nav. Construction	0,00	0,00	0,00	0%
Engin Portuaire	0,00	0,00	0,00	0%
Facultés Aériennes	830 698,31	1 608 840,32	-778 142,01	-48,37%
Corps et RC Aériens	0,00	517 600,00	-517 600,00	-100,00%
F. Terres. "Public"	6 781 420,58	4 491 843,13	2 289 577,45	50,97%
F. Terres. "Privé"	20 411 836,31	14 058 263,57	6 353 572,74	45,19%
F. Ferroviaires	0,00	0,00	0,00	0
Corps. Ferroviaires	0,00	0,00	0,00	0
R.C .Voiturier	219 034 900,21	216 723 354,29	2 311 545,92	1,07%
TOTAL	318 181 771,17	312 441 327,22	5 740 443,95	1.84 %

Tableau n°02. L'évolution de la production allant de 2016 à 2017

Production par Branche			
Branche	Réalisations au 31/12/2016	Réalisations au 31/12/2017	Taux d'Evolution %
	Montant	Montant	Montant
Facultés Maritimes	94 307 826,45	111 914 121,80	19%
RC acconier/manutent	1 970 914,70	7 658 594,41	289%
Nav. Pêche	18 110 418,64	17 166 119,52	-5%
Nav.Plaisance	7 861 548,46	8 834 259,33	12%
Engin maritime	8 529 580,00	16 781 275,87	97%
Facultés Aériennes	3 083 728,85	7 161 715,00	132%
Corps Aériens et RC	0,00	517 600,00	#DIV/0!
F.Terres. "Public"	8 545 841,84	8 862 618,06	4%
F.Terres. "Privé"	29 413 457,74	33 600 260,58	14%
R.C.Voiturier ou M.T.A	200 887 899,65	192 821 086,18	-4%
Total Direction	372 711 216,33	405 317 650,75	9%

Tableau n° 03. L'évolution de la production de 2017 et 2018

Branche	Réalizations au 31/12/2018		Réalizations au 31/12/2017		Taux d'Evolution %	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant	Nombre	Montant
facultés maritimes	319	180 982 219	307	111 914 122	4%	62%
facultés aériennes	110	13 868 798	101	7 161 715	9%	94%
facultés terrestres	2 691	37 607 556	2 720	42 454 884	-1%	-11%
total facultés	3 120	232 458 574	3 128	161 530 720	0%	44%
corps maritime	3 097	61 436 669	2 539	42 781 655	22%	44%
corps aérien	0	0	2	517 600	-100%	-100%
corps terrestre	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
total corps	3 097	61 436 669	2 541	43 299 255	22%	42%
RC maritime	9	16 057 550	5	7 658 594	80%	110%
RC Aérienne	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!
RC terrestre	44 856	178 583 953	49 762	192 829 081	-10%	-7%
total RC	44 865	194 641 502	49 767	200 487 676	-10%	-3%
Total Direction	51 082	488 536 746	55 436	405 317 651	-7,9%	21%

Annexe N°03. L'évolution des Sinistres Par Années.

Tableau n°01. Les sinistres de l'année 2012 et 2013

<i>Garantie</i>	<i>Déclarés 2013</i>	<i>Déclarés 2012</i>	<i>Taux d'évolution</i>	<i>Ecart</i>
<i>Facultés Maritimes</i>	88	150	-41%	-62
<i>R.C Acconier</i>	1	2	-50%	-1
<i>Corps de Navires Commerce</i>	0	0	0	0
<i>Corps de Navires Pêche</i>	5	4	25%	1
<i>Corps de Navires Plaisance</i>	1	5	-80%	-4
<i>Engins Portuaires</i>	0	2	-100%	-2
<i>Facultés Aériennes</i>	0	0	0	0
<i>Corps & RC. Aériens</i>	0	0	0	0
<i>Facultés Terrestres « Public »</i>	0	0	0	0
<i>Facultés Terrestres « Privé »</i>	10	11	-9%	-1
<i>March. Transp. Ferrov</i>	0	0	0	0
<i>Corps Ferroviaires</i>	0	0	0	0
<i>R.C Voiturier</i>	160	133	20%	27
<i>Total General</i>	265	307	-14%	-42

Tableau n° 02.L'évolution des sinistres pour l'année 2013 et 2014

Branches	2014		2013		ECART		TAUX		Part règlement
	MONTANT	nb	MONTANT	nb	MONTANT	nb	MONTANT	nb	MONTANT
Facultés Maritimes	115 009,38	77	4 465,00	92	110544,38	- 15	1967%	-23%	50%
RC acconier/manutent.	41,36	1	1 093,54	2	-1 052,18	-1	158%	-17%	0%
Nav.Commerce	0,00	0	0,00	0	0,00	0	-57%	-14%	0%
Nav. Pêche	360,11	4	883,43	4	-523,31	0	123%	150%	0%
Nav.Plaisance	15,30	4	4 164,51	4	-4 149,21	0	-91%	167%	0%
Nav.Construction	0,00	0	0,00	0	0,00	0	-91%	-14%	0%
Engin Portuaire	0,00	0	68,43	1	-68,43	-1	12%	-72%	0%
Facultés Aériennes	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2625%	-50%	0%
Corps RC Aériens	104 517,80	3	4 486,97	1	100 030,83	2	-55%	33%	46%
F.Terres. "Public"	38,84	2	0,00	0	38,84	2	9353%	-33%	0%
F.Terres. "Privé"	309,80	16	743,72	10	-433,93	6	401%	-57%	0%
F.Ferroviaires	0,00	0	0,00	0	0,00	0	183%	43%	0%
C. Ferroviaires	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20%	0%	0%
R.C.Voiturier ou M.T.A	9 201,43	157	4 660,57	152	4 540,85	5	1368%	133%	4%
Entreprise	229 494,02	264	20 566,17	266	208 927,85	-2	1016%	-1%	100%

Tableau n° 03. Les SAP pour l'année 2013 et 2014

Branches	Provision pour sinistres à payer SAP		Part en 2014	Evolution
	2013	2014		
Facultés Maritimes	423 440	311 118	80%	-27%
RC acconier.	1 036	5 207	1%	403%
Nav. Commerce	0,00	0	0%	0%
Nav. Pêche	2 269	1 100	0%	-52%
Nav .Plaisance	280	640	0%	129%
Nav. Construction	0,00	0	0%	0%
Engin Portuaire	4 548	4 548	1%	0%
Facultés Aériennes	0,00	0,00	0%	0%
Corps et RC Aériens	149 647	24 217	6%	-84%
F. Terres. "Public"	0	200	0%	0%
F. Terres. "Privé"	3 648	4 919	1%	35%
F. Ferroviaires	0	0	0%	0%
Corps. Ferroviaires	0	0	0%	0%
R.C .Voiturier	44 325	36 539	9%	-18%
Total	629 193	388 486	100%	-38%

Tableau n°04. Les sinistres de l'année 2017 et 2018

Branche	Stock de départ		Déclarés		Repris		Classés s/s		Réglés		Stock de fin de période	
	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbre	Montant
facultés maritimes	34	99 262 614	87	83 838 453	30	45 846 271	58	72 343 784	47	74 593 189	46	143 863 480
facultés aériennes	2	13 700 000	1	500 000	0	0	1	556 500	1	6 620 314	1	500 000
facultés terrestres	18	5 501 525	12	4 104 286	2	378 500	13	3 997 897	8	3 512 805	11	3 047 378
total facultés	54	118 464 139	100	88 442 740	32	46 224 771	72	76 898 181	56	84 726 309	58	147 410 859
corps maritime	21	11 029 750	27	18 250 000	0	0	10	5 405 192	24	44 321 737	14	18 671 038
corps aérien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
corps terrestre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
total corps	21	11 029 750	27	18 250 000	0	0	10	5 405 192	24	44 321 737	14	18 671 038
RC maritime	4	3 195 500	20	17 251 580	1	825 086	10	7 650 496	10	2 662 436	5	2 494 676
RC Aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RC terrestre	80	31 504 887	98	49 000 000	14	8 217 984	82	29 794 509	53	18 695 036	57	34 783 165
total RC	84	34 700 387	118	66 251 580	15	9 043 070	92	37 445 005	63	21 357 472	62	37 277 841
Total Direction	159	164 194 277	245	172 944 320	47	55 267 840	174	119 748 378	143	150 405 518	134	203 359 738

Tableau n°05. Bilan de sinistralités par année de survenance

Direction Régionale	Stock de départ		Déclarés		REPRIS		Classés s/s		Réglés		Stock fin de période	
	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant
2013 &ant	5	21 108 111	0	0	14	178 500	16	2 344 904	2	18 570 567	1	530 000
2014	7	682 750	0	0	3	3 826 992	4	1 746 992	6	556 500	0	0
2015	13	5 321 666	0	0	5	2 283 034	9	3 517 322	5	1 214 653	4	3 857 100
2016	35	43 443 351	2	1 000 000	12	38 831 271	36	53 735 074	10	14 263 613	3	8 562 302
2017	99	93 638 399	14	10 589 580	7	5 878 942	38	18 282 620	50	53 640 740	32	15 049 018
2018	0	0	229	161 354 740	6	4 269 102	71	40 121 466	70	62 159 444	94	175 361 318
Total	159	164 194 277	245	172 944 320	47	55 267 840	174	119 748 378	143	150 405 518	134	203 359 738

Direction Régionale	Stock de départ		Déclarés		REPRIS		Classés s/s		Réglés		Stock fin de période	
	Nbre	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbr e	Montant	Nbre	Montant
2013 &ant	3%	13%	0%	0%	30%	0%	9%	2%	1%	12%	1%	0%
2014	4%	0%	0%	0%	6%	7%	2%	1%	4%	0%	0%	0%
2015	8%	3%	0%	0%	11%	4%	5%	3%	3%	1%	3%	2%
2016	22%	26%	1%	1%	26%	70%	21%	45%	7%	9%	2%	4%
2017	62%	57%	6%	6%	15%	11%	22%	15%	35%	36%	24%	7%
2018	0%	0%	93%	93%	13%	8%	41%	34%	49%	41%	70%	86%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Annexe n°04. Les recours par année

Tableau n°01. Les recours de l'année 2012 et 2013

Directions Régionales	Stock au 31-12-2012	Recours Introduits	Recours CSS	RECOURS ENCAISSES			Total	Stock au 31-12-2013
				Au profit de la SAA				
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	Facultés Maritimes	R.C. VOITURIER	Montant	Nbre
					Montant	Montant		
ALGER I	503	0	1	59	9 565 392,31	0,00	9 565 392,31	443
ALGER II	21	8	0	2	3 742 259,19	0,00	3912368.04	27
ALGER III	43	2	0	1	2 253 283,11	0,00	2 253 283,11	44
MOUZAIA	19	0	0	0	0,00	0,00	0,00	19
T.OUZOU	13	0	4	0	0,00	0,00	0,00	9
ORAN	75	0	1	0	0,00	0,00	0,00	74
RELIZANE	2	0	0	0	0,00	0,00	0,00	2
S.B.ABBES	4	1	0	0	0,00	0,00	0,00	5
TLEMCEN	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0
CONSTANTINE	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0
ANNABA	13	0	0	0	0,00	0,00	0,00	13
SETIF	43	0	0	0	0,00	0,00	0,00	43
BATNA	0	1	0	1	0,00	95 048,00	95 048,00	0
OUARGLA	4	0	0	0	0,00	0,00	0,00	4
BECHAR	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0
TOTAL	740	12	5	63	15 560 934,61	95 048,00	15 826 091.46	683

Tableau n°02. Les recours de l'année 2016 et 2017

D . R	Stock au 31-12-2016	Recours Intrioduits	Recours C.S.S	recours abouti		Stocks au 30-06-2016
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	Montant	Nbre
ALGER I	124	0	4	35	2 275 348,20	85
ALGER II	18	0	0	0	0,00	18
ALGER III	34	2	0	1	380 474,98	35
MOUZAIA	13	0	8	0	0,00	5
T.OUZOU	5	10	2	1	268 733,63	12
ORAN	28	14	0	9	2 734 826,08	33
RELIZANE	2	0	0	0	0,00	2
S.B.ABBES	3	0	0	0	0,00	3
TLEMCEM	0	0	0	0	0,00	0
CONSTANTINE	0	0	0	0	0,00	0
ANNABA	7	0	0	0	0,00	7
SETIF	26	2	1	0	0,00	27
BATNA	0	0	0	0	0,00	0
OUARGLA	0	0	0	0	0,00	0
BECHAR	0	0	0	0	0,00	0
TOTAL	260	28	15	46	5 659 382,89	227

Tableau n°03. Les recours de l'année 2017 et 2018

Difractions Régionales	Stock au au 31-12-2017		Recours Introduits		Recours CSS		RECOURS ENCAISSES		Stock au au 31-12-2018	
	Nbre	Montant	Nbre	Montant	Nbre	Montant	Au profit de la SAA		Nbre	Montant
							Nbre	Montant		
ALGER I	85	19 519,98	2	33 801,40	6	841,66	7	974,61	74	51 505,11
ALGER II	18	3 256,80	1	633,69	5	353,70	0	0,00	14	3 536,79
ALGER III	35	27 229,73	1	13 198,87	3	398,28	2	747,78	31	39 282,54
MOUZAIA	5	7 934,94	8	157,23	2	562,85	0	0,00	11	7 529,32
TIZI-OUZOU	12	16 464,09	8	6 079,06	0	0,00	3	707,94	17	21 835,21
ORAN	33	44 040,45	4	27 814,17	0	0,00	3	6 670,15	34	65 184,47
RELIZANE	2	2 354,17	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	2 354,17
S.B.ABBES	3	3 746,44	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	3 746,44
TLEMEN	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
CONSTANTINE	1	36,00	6	3 092,74	0	0,00	2	832,04	5	2 296,69
ANNABA	7	1 226,82	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	1 226,82
SETIF	27	20 483,28	0	0,00	2	0,00	0	0,00	25	20 483,28
BATNA	2	3 729,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	3 729,20
OUARGLA	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
BECHAR	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TOTAL	230	150 021,92	30	84 777,16	18	2 156,50	17	9 932,52	225	222 710,05

Annexe N°05. Le ratio de sinistralité

Tableau n°01. Les REC pour l'année 2017 et 2018

Désignations		REC 2018
Facultés Aériennes		9532,2
R.C Voiturier		70832127,33
Facultés terrestres (privé) (Flotte)		8025383,25
R.C Voiturier (Flotte)		8243789,17
Engins Flottants Maritime		1711674,5
Corps Navire de Pêche		11869227,75
Facultés terrestres (public) (F.T. Public)		958100,35
Facultés terrestres (privé) (F.T. Privé)		7003120,82
Corps de Plaisance		3563059,38
Corps de Plaisance (Scooters)		679453,15
Facultés Maritimes		13712427,05
R.C Acconier et/ou Manutentionnaire		3374879,8
Total		129982774,8
REC 2017		126497315,4

Tableau n°02. Les sinistres pour la branche transport pour l'année 2018

	Préconise	Honoraire	Total
Sinistres	143 861 250	6 140 819	150 002 069

Tableau n°03. Les SAP

SAP 2017	164 194 277
SAP 2018	203 359 738

Tableau n°04. Les sinistres pour la sous branche FM pour l'année 2018

	Préconise	Honoraire	Total
LES SINISTRES	69 941 154	4 652 035	74 593 189

Tableau n°05. Les SAP et recours aboutis

SAP pour l'année 2018	143 863 480
SAP pour l'année 2017	99 262 614
Recours aboutis pour l'année 2018	9 797 523

Annexe N°09. L'évolution du commerce extérieur de 2012 à 2018

Tableau n°01. Les importations de l'Algérie

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	5119
Janvier	280,3	310,2	365,7	355,3	395,4	417,4	446,7	443,6	465,4
Février	241,6	257,5	336,6	356,0	356,3	408,4	432,9	416,7	421,0
Mars	313,4	286,0	401,6	405,5	484,9	453,7	430,6	428,7	457,1
Avril	298,5	323,3	427,0	392,1	450,3	390,2	448,1	471,4	470,6
Mai	320,2	326,6	389,4	436,7	466,8	484,5	434,5	495,0	429,0
Juin	305,2	308,0	379,7	411,9	474,7	443,1	355,9	403,7	391,6
Juillet	298,3	361,9	344,6	354,7	408,9	363,6	426,7	465,1	
Août	294,7	301,2	318,4	388,0	440,6	490,3	432,6	414,2	
Septembre	258,5	315,9	355,2	392,9	397,6	359,3	346,1	430,9	
Octobre	283,4	430,2	352,0	399,4	426,1	428,0	472,2	496,2	
Novembre	258,3	320,8	317,1	398,8	432,8	440,3	434,6	425,5	
Décembre	290,3	365,6	381,2	428,3	459,2	475,9	450,5	512,1	
Année	3442,5	3907,1	4368,5	4719,7	5193,5	5154,8	5111,3	5403,2	2634,7

Tableau n°02. Les exportations de l'Algérie

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	5119
Export Hors hydrocarbures	85,4	85,8	79,0	126,9	135,5	154,1	151,8	258,4	126,1
Export Hydrocarbures	5198,3	5454,1	4978,3	4684,1	3258,1	3045,8	3681,1	4545,2	1996,7
Total	5283,7	5539,8	5057,3	4811,1	3393,6	3199,9	3832,9	4803,5	

Table des matières

remerciements	I
Dedicaces	II
Sommaire.....	III
Liste des tableaux.....	IV
Liste des figures.....	V
Liste des graphiques.....	V
liste des abreviations	VI
Introduction Generale.....	1
Chapitre I. Generalites sur l'assurance Faculte Maritime	5
Section 01. Notions relatives à l'assurance	6
1.1. Définitions des concepts liés à l'assurance	6
1.1.1. Définitions de l'assurance	6
1.1.1.1. Définition juridique	6
1.1.1.2. Définition technique	6
a) La loi des grands nombres.....	7
b) Les Statistiques.....	8
c) La Prévision Des Probabilités Futures De Survenance Des Sinistres	8
1.1.1.3. Définition générale :.....	9
1.1.2. Le contrat d'assurance et ses éléments.....	9
1.1.2.1. Le contrat d'assurance.....	9
1.1.2.2. Les éléments d'une opération d'assurance	10
a) Le risque.....	10
b) La prime (ou cotisation)	10
c) L'indemnisation	10
d) La compensation au sein de la mutualité.....	10
e) Le Sinistre	11
1.1.2.3. Les différents acteurs d'une opération d'assurance.....	11
a) L'assureur.....	11
b) L'assuré.....	11
c) Le souscripteur.....	11
d) Le bénéficiaire.....	11
e) Les tiers.....	11
1.1.3. Les techniques de division des risques.....	12
1.1.3.1. La coassurance	12
1.1.3.2. La division du risque en tranche.....	12
1.1.3.3. La réassurance	12
1.2. L'importance et le rôle de l'assurance.....	12
1.2.1. Le rôle social de l'assurance.....	13

1.2.2. Le rôle économique et financier de l'assurance	14
1.2.2.1. La garantie des investissements.....	14
1.2.2.2. Le placement des cotisations	15
1.2.2.2.1. Le volume des primes encaissées	16
Section 02. L'assurance facultés maritime : aperçu historique, définition et conditions de contrat	17
2.1. Aperçu historique et définition de l'assurance maritime.....	17
2.1.1. Emergence et évolution	17
2.1.1.1. Les grandes dates relatives à l'assurance facultés maritime.....	18
2.1.2. Définition et typologie.....	19
2.1.2.1. Définition de l'assurance maritime	19
2.1.2.2. Les types de l'assurance maritime.....	19
a) l'assurance maritime.....	19
b) l'assurance faculté maritime.....	20
2.2. La physionomie du contrat d'assurance facultés maritime	21
2.2.1. Définition du contrat d'assurance facultés maritime	21
2.2.2. Les conditions du contrat d'assurance facultés maritime	21
2.2.2.1. Les conditions générales.....	21
2.2.2.2. Les conditions particulières.....	21
2.2.2.3. Les clauses additionnelles et conventions spéciales.....	22
Section 03. L'assurance facultés maritime dans les opérations de commerce international	23
3.1. Typologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance facultés maritime	23
3.1.1. Les informations nécessaires en cas de souscription d'un contrat d'assurance FM dans le cas importations	23
3.1.2. Les informations nécessaires en cas d'un contrat d'assurance FM dans le cas des exportations..	24
3.2 Les typologies de l'assurance facultés	24
3.2.1. Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité déterminée)	25
3.2.2. Police « d'assurance au voyage » (durée déterminée, quantité déterminée)	25
3.2.3. Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée)	26
3.3. Les principaux intervenants dans le transport maritime	26
3.3.1. L'armateur	27
3.3.2. Les transitaires ou commissionnaires.....	27
3.3.3. L'agent maritime (consignataire)	27
3.3.3.1. Le consignataire de navire ou de la coque.....	27
3.3.3.2. Le consignataire de la cargaison.....	28
3.3.4. Le courtier maritime (conducteur en douane)	28
3.4. Les différentes conventions internationales	29
3.4.1. La convention de bruxelles de 1924.....	29
3.4.1.1. Le principe de responsabilité.....	29

3.4.1.2. Les cas d'exonération de responsabilités	29
3.4.2 La convention de bruxelles de 1968.....	30
3.4.3 Les règles hambourg	30
3.4.3.1 Le champ d'application.....	30
3.4.3.2 Le fondement de la responsabilité.....	31
3.4.4 Les règles de rotterdam	31
3.5 Évolution et définition des incoterms.....	31
3.6. Les principaux modes d'assurance en faculté maritime.....	32
3.6.1. Garantie tous risque.....	33
3.6.2. Garantie FAP SAUF.....	33
3.6.3. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance	34
3.6.4. Les exclusions et limitation dans l'assurance maritime	35
3.6.4.1. Les exclusions absolues (dans tous les cas)	35
3.6.4.2. Les exclusions relatives.....	36
3.7. La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandise	37
3.7.1. La lettre de transport maritime	37
3.7.2. Le connaissement " <i>Bill Of Lading</i> " (B/L)	37
3.7.3. La facture commerciale	38
3.7.4. La liste de colisage	38
3.7.5. Le certificat d'origine.....	38
3.7.6. Le certificat d'assurance.....	38
Conclusion.....	39
Chapitre II. Assurance faculté maritime en Algérie	40
Section 01. L'historique des assurances en Algérie	41
1.1. Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie	41
1.1.1. La période d'avant 1962.....	41
1.1.2. La période 1962-1973	42
1.1.3. La période 1973-1989	43
1.1.4. La période 1989 à nos jours.....	43
1.2. Les intervenants dans le marché algérien des assurances.....	45
1.2.1. Les institutions autonomes	45
1.2.1.1. Le ministère des finances.....	46
1.2.1.2. Le conseil national des assurances (CNA)	46
1.2.1.3. La commission de supervision des assurances (CSA).....	46
1.2.1.4. La centrale des risques (CR).....	47
1.2.1.5. Organe de tarification.....	47
1.2.1.6. Le fonds de garanties des assurés.....	47

1.2.2. Les assureurs	48
1.2.2.1. Les assurances de dommages	49
1.2.2.2. Les assurances de personnes	51
1.2.2.3. Les compagnies de réassurances	51
1.2.2.4. Les agents généraux	52
1.2.2.5. Les courtiers	52
1.3. Le cadre juridique algérien de l'assurance maritime sur facultés	52
1.3.1. Le code maritime algérien (CMA)	52
1.3.2. L'ordonnance 95/07 sur les assurances.....	53
1.4. Les assurances transports en Algérie.....	53
Section 02. L'assurance facultés maritime dans le commerce extérieur en Algérie	54
2.1. Présentation général de la situation du commerce extérieur en Algérie.....	54
2.1.1. L'histoire du commerce extérieur de l'algérie	54
2.2. Le marché des assurances transport dans le monde et la place qu'occupe l'Algérie	56
2.2.1. Les assurances transport en Algérie	58
2.2.2. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie.....	60
Section 3. Le rôle de l'assureur au sein de la chaîne logistique	62
3.1. Le transport multimodal	62
3.1.1. Quelques définitions liées à la chaine logistique et au transport multimodal.....	62
3.1.1.1. La définition de la logistique.....	62
3.1.1.2. La définition de transport successif.....	62
3.1.1.3. Le transport multimodal	63
3.1.1.4. Le conteneur dans le transport multimodal	63
3.1.1.5. L'intermodalité.....	63
3.1.2. Les acteurs du transport multimodal	63
3.1.2.1. Le commissionnaire de transport.....	63
3.1.2.2. Le transitaire.....	64
3.2. Les incoterms et la chaine logistique.....	64
3.2.1. Les Incoterms	65
3.2.1.1. Les incoterms de transport multimodal	65
A. Les incoterms de vente au départ	67
B. Les incoterms de vente à l'arrivée	68
3.2.1.2. Les incoterms maritime	69
3.2.2. Le rôle de l'assureur transport des facultés dans une opération de commerce international (IMPORT/EXPORT).....	70
Conclusion	71
Chapitre III. Analyse de l'évolution de la sous branche facultes maritime au sein de la SAA	72

Section 01 : Présentation de la société nationale d'assurance (SAA)	73
1.1. Aperçu général sur la SAA.....	73
1.1.1. La création, objectif et domaine d'activité de la SAA	73
1.1.1.1. Aperçu historique de la SAA.....	73
1.1.1.2. Objectifs de la SAA.....	74
1.1.1.3. Les garanties offertes par la SAA.....	75
1.1.2. La SAA dans le marché des assurances	77
1.1.2.1. Position de la SAA sur le marché des assurances	77
1.1.2.2. L'étendu du réseau de la SAA.....	79
1.1.2.3. Les clients de la SAA	80
1.2. La SAA dans son environnement financier.....	81
1.2.1. Les participations et placement financier de la SAA.....	81
1.2.1.1. Les filiales	81
1.2.1.2. Les participations	82
1.2.1.3. Les placements financiers.....	83
1.2.2. La performance financière de la SAA.....	83
1.2.2.1. Évolution de la marge d'assurance	83
1.2.2.2. Évolution du résultat net et de rendement des fonds propres.....	84
1.2.2.3. La marge de solvabilité.....	85
Section 02. Analyse de l'évolution de la production de la sous branche assurance facultés maritime au sein de la SAA durant la période 2012-2018.....	87
2.1. Analyse comparative de la production assurance FM et du commerce extérieur.....	87
2.2. Analyse de la structure et de l'évolution de l'assurance transport au niveau de la SAA.....	89
2.2.1. Évolution de l'assurance transport au sein de la SAA.....	89
2.2.2. La place de l'assurance FM dans la branche transport.....	91
2.3. Analyse de l'évolution de la production de la sous branche FM pendant la période allant de 2012 à 2018.....	94
2.3.1. Evolution du chiffre d'affaire de la sous branche FM.....	94
2.3.2. Quels facteurs explicatifs	95
2.3.2.1. L'évolution du commerce extérieur.....	95
2.3.2.2. L'évolution du portefeuille clients.....	96
Section 03. Analyse de la gestion du portefeuille clients en matière d'assurance faculté maritime pendant la période allants de 2012-2018.....	100
3.1. L'analyse de la gestion des sinistres de la sous branche faculté maritime.....	100
3.1.1. Analyse des sinistres déclarés.....	100
3.1.2. Analyse des sinistres réglés.....	101
3.1.3. Analyse des sinistres à payer.....	102
3.2. L'analyse de la gestion des recours de l'assurance transport	104

3.2.1. L'analyse de la gestion des recours pour la sous branche assurance FM.....	105
3.3. La cadence de règlement.....	105
3.4. Ratio de sinistre à prime S/P.....	107
3.4.1. Le ratio S/P de l'assurance transport.....	107
3.4.2. Le ratio S/P pour l'assurance faculté maritime.....	108
Conclusion.....	110
Conclusion Général	112
Bibliographie.....	114
Annexes.....	116
Table de matière	127

Tableau n°07 : L'évolution de l'assurance FM par rapport aux autres branches

	2013		2014		2016		2017		2018	
	Montant (Millions DA)	(%)	Montant (Millions DA)	(%)	Montant (Millions DA)	(%)	Montant (Millions DA)	(%)	Montant (Millions DA)	(%)
Facultés Maritimes	63958454,00	20,47%	57506399,00	18,07%	94307826,00	25,30%	111914122,00	27,61%	180982219,00	37,04%
corps maritime	10803272,00	3,45%	13324817,00	4,18%	34501547,00	9,25%	42781655,00	10,55%	77494219,00	15,86%
RC acconier	279700,00	0,08%	291700,00	0,09%	1970914,70	0,52%	7658594,40	1,88%	0	0%
Facultés Aériennes	1608840,30	0,51%	830698,31	0,26%	3083728,90	0,82%	7161715,00	1,76%	0	0%
Corps et RC Aériens	517600,00	0,16%	0	0%	0	0%	517600,00	0,12%	0	0%
F. Terres	18550107,00	5,93%	27193257,00	8,54%	37959300,00	10,18%	122262879,00	30,16%	37607556,00	7,69%
F. Ferroviaires	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	13868798,00	2,83%
R.C. Voiturier	216723354,00	69,36%	219034900,00	68,83%	200887900,00	53,89%	192821086,00	47,57%	178583953,00	36,55%
TOTAL	312441327,00	100%	318181771,00	100%	372711216,00	100%	405317651,00	100%	488536746,00	100%

2015* : Statistiques absentes.

Source : Réaliser par nos soins à partir les données des rapports d'activités, (voir annexes n°02 pp 120 - 122).