

UNIVERSITE MOULOU MAMMARI DE TIZI-OUZOU
Faculté des Sciences Economiques, Sciences de Gestion et des
Sciences Commerciales



Département des sciences de Gestion



Mémoire de Fin de Cycle

En Vue de l'obtention du Diplôme de Master en Sciences Financières et
Comptabilité
Option : Finance et Assurances

Thème

***Le financement d'un déséquilibre financier
au sein d'une compagnie d'assurance cas
branche automobile, direction régionale, SAA
de Tizi-Ouzou.***

Présenté par :

LAIB Katia

AMIROU Samira

Encadré par :

Mr. SEDIKI Abderrahmane.

Présenté devant le Jury composé de :

- | | | |
|--|-------|-------|
| ▪ Mr ACHIR MOHAMED (Président) | (MCB) | UMMTO |
| ▪ Mr SEDIKI Abderrahmane (Rapporteur) | (MAA) | UMMTO |
| ▪ Mr ABIDI Mohamed (Examineur) | (MCA) | UMMTO |

Membres invités :

- Mr. NEBALI Nourdine (expert en assurances)
- Mr. NAIT AMAR Ali (Juriste)

Année universitaire 2020/2021

Remerciements

Au terme de ce travail nous tenons à exprimer notre gratitude et nos Remerciements pour toutes les personnes qui ont contribué à sa Réalisation. Nous tenons tout d'abord à exprimer notre reconnaissance à notre Encadreur, Mr. Sediki Abderrahmane, ainsi que notre honorable président et examinateur Mr Abidi Mohamed et Mr Achir Mohamed Pour leurs conseils précieuses, leurs remarques pertinentes, ils ont su nous transmettre leur expérience à travers leurs orientations.

Nos plus vifs remerciements vont à madame Kasri la directrice de la SAA direction régionale de Tizi-Ouzou ainsi que madame Belarbi, pour ce qu'elles nous ont apporté et contribué à l'accomplissement de ce présent travail et au bon déroulement de notre stage pratique. Pour leur aide, leurs Conseils intéressants, leurs encouragements continus ainsi que le temps qu'elles nous ont accordées malgré leurs grandes occupations. Nous remercions également toute l'équipe de la SAA ainsi que tous Les membres du service financier et comptabilité et le service marketing. Pour leur aide, et leur soutien. Aussi, Nous ne pouvons achever ce travail sans exprimé notre Gratitude à tous les professeurs de l'université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, pour leur dévouement et leur Assistance tout au long de nos études universitaires. Enfin, on adresse nos vifs remerciements à tous nos proches et amis qui nous ont toujours soutenus et encouragés, sans oublier de dédier ce modeste travail à Nos très chers parents auxquels on doit beaucoup et nous ne rendrons jamais assez. Merci à Dieu de nous avoir donné la force et le courage de mener à Bout ce travail de recherche.

Dédicaces

Je dédie ce travail :

A mes très chers parents qui m'ont soutenu pendant

Tout mon cycle d'étude :

*Mon père et ma mère qui ont toujours été là pour
Moi, et qui m'ont donné un magnifique modèle de
Bonheur et de persévérance, et sans eux je ne serais*

Nas arrivé jusque là ;

A mes frères et mes Adorable nies maria et mariem ;

A tout ma famille et mes amis

et à tous ceux qui ont contribué de

Près ou de loin pour que ce projet soit possible.

Samira

Liste des abréviations

Abréviations	Significations
CNA	Conseil National des Assurances
CR	Centrale des Risques
CSA	Commission de Supervision des Assurances
FGA	Fond de Garantie Automobile
ONS	Office National des Statistiques
RAF	Ratio d'Autonomie Financière
RC	Ratio Combiné
RC	Responsabilité Civile
RE	Ratio d'Endettement
REC	Rentabilité Économique
RER	Ratio des Engagements Réglementés
RF	Résultat Financière
RFG	Ratio des Frais de Gestion
RLG	Ratio de Liquidité Générale
RN	Résultat Net
RRE	Ratio de Rentabilité Économique
RREX	Ratio de Rentabilité d'Exploitation
RRF	Ratio de Rentabilité Financière
RRMAN	Ratio de Rentabilité de la Marge d'Assurance
RS	Ratio de Solvabilité
RSN	Ratio de Sinistralité
SA	Société Anonyme
SAA	Société Algérienne des Assurance
SAE	Société Algérienne d'Expertise
SAP	Sinistre À Payer
SAPS	Société d'Assurance de Prévoyance et de Santé
TN	Trésorerie Nette
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UAR	L'Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance
VD	Valeur Disponible
VR	Valeur Réalisable

Listes de tableaux

Tableaux N °	Intitulés	Pages
01	Le bonus accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre en Algérie	53
02	Le malus accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre en Algérie	54
03	Bilan de la sécurité routière en Algérie	73
04	Bilan de la sécurité routière au Moyen Orient	73
05	Bilan de la sécurité routière en Asie	74
06	Bilan de la sécurité routière dans le reste des pays de mondes	74
07	Le parc automobile Algérien	78
08	Evolution des importations des véhicules en Algérie	79
09	Production du secteur des assurances de 2014 à 2019	81
10	Structure de la production des assurances de dommages par branche	82
11	Production de la branche automobile de 2014 à 2019	83
12	La sinistralité de la branche automobile	84
13	Structure du sinistre des assurances de dommages	85
14	Structure des sinistres des assurances de dommages à payer	86
15	Fiche signalétique de la SAA	98
16	Evolution et historique de la SAA	99
17	Bilan SAA /SPA (Actif)	102
18	Bilan SAA/SPA (passif)	103
19	Compte de résultat SAA/SPA	103
20	Bilan financier de l'exercice 2017et 2019	106
21	Le bilan en grandes masses de l'exercice 2017et 2019	107
22	Tableau de compte de résultat pour l'année 2017et 2019	108
23	Le calcule de FR par le haut du bilan	109
24	le calcule de FR par le bas du bilan	110
25	Le calcule de besoin en fond de roulement	111
26	Le calcul de la TR et BFR	112
27	Le calcule des ratios de structure financière	112
28	Le calcule des ratios de solvabilité	114
29	Le calcul des ratios de liquidité	114
30	Le calcul des ratios de rentabilité	115
31	Le calcul des ratios d'activité	116
32	Le calcul des ratios de sinistralité	117
33	Le calcul des ratios combine	117
34	Le calcul de la marge de solvabilité31/12/2017	118
35	Le calcul de la marge de solvabilité 31/12/2019	118
36	Règlement et réserves / Matériel de l'année 2019	119
37	Règlement et réserves / corporel de l'année 2019	119
38	Règlement et réserves / Matériel de l'année 2017	120
39	Règlement et réserves/corporel de l'année 2017	120
40	Etat périodique nette d'annulation	121
41	Etat périodique nette d'annulation et ristourne par garantie	121
42	L'évolution annuelle des conséquences des accidents de la route	123

Liste des figures

Figure N°	Intitulés	Pages
01	Evolution des ventes de voitures particulières	70
02	Autre figure représentatif des ventes de voitures particulières	71
03	Evolution du parc automobile en Algérie	79
04	évolution de l'importation des véhicules en Algérie	80
05	Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018.	82
06	Structure des sinistres réglés au 31/12/2018	85
07	Structure des sinistres à payer en pourcentage	86
08	Présentation graphique des grandes masses de l'actif financier 2017et 2019	107
09	Le calcul de FR par le haut du bilan	109
10	Le calcul de FE par le bas du bilan	110
11	La représentation graphique de besoins en fond de roulement	111
12	La représentation graphique de TR à partir de FE et BFR	112
13	Les ratios de structure financière	113
14	Les ratios de solvabilité	114
15	Les ratios de liquidité	115
16	Les ratios de rentabilité	115
17	Les ratios de l'activité	116
18	Le facteur lié aux accidents routiers	124
19	distribution des décès par catégorie de moyens de circulation	125
20	causes générales liés aux accidents de la route	125

Liste des schémas

Schéma N°	Intitulés	Pages
01	Les assurances de dommage	12
02	L'assurance de personne	13
03	Les trois niveaux de l'analyse financière	25
04	La démarche de l'analyse financière	27
05	Le cycle des risques	42
06	Différents types de risque exerçant des contraintes sur le bilan des assureurs	46
07	Les étapes de la réassurance	60
08	Les étapes de passage à la rétrocession	61

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre 01 : Les moyens de financement des Compagnies d'Assurances	06
Introduction du chapitre 01.....	06
Section 01 : Notions générale sur les compagnies d'assurances	06
Section 02 : Les éléments essentiels de la gestion financière	20
Section 03 : Les différents moyens de financement d'une compagnie d'assurance	35
Conclusion	39
Chapitre 2 : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance	40
Introduction du chapitre 02.....	40
Section 01 : Notions générales sur la gestion des risques	40
Section 02 : La gestion des risques de la branche automobile	47
Section 03 : les institutions de contrôle et de gestion du risque des compagnies d'assurances	62
Conclusion	66
Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien.....	67
Introduction du chapitre 03.....	67
Section 01 : Le marché mondial de l'automobile	67
Section 02 : Le marché algérien d'automobile	78
Section 03 : étude comparative de la sinistralité automobile d'un pays développé et un pays sous-développé et les mesures de prévention prises par ces deux derniers.....	90
Conclusion	96
Chapitre 04 : La SAA comme illustration de l'étude empirique	97
Introduction du chapitre 04.....	97
Section 01 : Présentation et élaboration des états financiers de la SAA et l'évaluation de la branche automobile	97
Section 02 : La présentation et l'élaboration des états financiers de la SAA	102
Section 03 : La prévention routière comme solution d'amélioration d'un Déséquilibre financier de la branche automobile	122
Conclusion générale.....	131

L'économie d'un pays découle de l'environnement dans lequel il évolue à savoir, l'environnement sociopolitique et culturel, institutionnel et professionnel (*concurrent*), et technologique, marché du travail, marché des approvisionnements et des capitaux. Ainsi, l'entreprise constitue l'un des agents économiques les plus importants évoluant dans cet environnement à savoir les entreprises commerciales, industrielles, financières et économiques dont les entreprises d'assurance qui occupent une place importante dans l'économie nationale et l'économie mondiale et ce, en terme d'emploi, de chiffre d'affaire et d'investissements.

La particularité des entreprises d'assurance tient à la nature des produits qu'elles commercialisent: des contrats de protection financière contre la conséquence d'événements futurs heureux ou malheureux (*le plus souvent*), ce qu'on appelle des «risques». La notion fondamentale est celle de risque, un mot né avec l'assurance pour décrire l'objet du contrat passé entre l'assuré et l'assureur. La réalisation du risque est incertaine pour l'assuré. On dit encore aléatoire. L'assureur lui propose un contrat aux termes duquel, si le risque vient à se réaliser, les pertes subies seront compensées. L'opération d'assurance est tournée vers le futur incertain: l'assuré craint l'avenir en raison de l'incertitude qu'il présente. Il est prêt à payer un certain prix pour en être délivré. L'assureur lui promet une somme d'argent si le risque vient à se réaliser.

Face à un environnement en mutation rapide et à une concurrence accrue, les entreprises d'assurance pourront de moins en moins se permettre d'adopter une approche défensive visant à garantir la pérennité de leur activité en essayant de défendre des positions déjà acquises. Pour passer à une approche offensive, en acceptant un niveau de prise de risque maîtrisé ayant une probabilité raisonnable d'être convenablement récompensée, les entreprises vont devoir s'appuyer sur des dispositifs d'analyse plus sophistiqués et performants que ceux dont elles disposent actuellement.

Une entreprise d'assurance est une firme qui reste le plus exposée aux risques, puisque son but même est de prendre en main les risques que peuvent avoir leurs clients, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises. Elle travaille afin de protéger les familles des accidents, d'assurer des dégâts matériels causés par des sinistres ou des catastrophes naturelles, de couvrir une personne en cas de décès, ...etc. La gestion d'une société d'assurance n'est donc pas aussi facile que cela puisse paraître. Expérience, savoir-faire, anticipation des risques et d'autres critères plus importants les uns que les autres sont de mise pour réussir dans ce domaine.

L'assurance est également un secteur assez particulier du point de vue du mode de fonctionnement de ses entreprises, puisque les entreprises et compagnies d'assurance ont des méthodes de gestion spécifiques adaptées à la nature de leur activité, qui est, rappelons-le, de savoir anticiper le risque pour pouvoir l'assurer.

L'élaboration d'un bulletin de santé de l'entreprise à travers le calcul économique de l'entreprise est devenu donc un art qui repose sur des techniques permettant d'apprécier d'une part les performances de l'entreprise à travers son activité, rentabilité, liquidité sa solvabilité et préserver d'autre part les équilibres financiers fondamentaux de l'entreprise.

La rentabilité d'une entreprise d'assurance apparaît comme une notion essentielle pour assurer sa stabilité financière en lui permettant d'apprécier à tout moment la rémunération de son exploitation, d'une manière adéquate et permanente, des fonds propres.

Ainsi la performance d'une entreprise est communément appréciée par sa capacité à « *créer de la valeur* » pour ses actionnaires et pour ses clients, cette création de valeur étant elle-même conditionnée par l'aptitude de l'équipe dirigeante à définir une stratégie efficiente et à piloter sa bonne exécution. En assurance, cette notion de performance est totalement indissociable de la notion de risque.

L'analyse financière reste un instrument de suivi, d'évaluation et de contrôle de gestion qui permet aux dirigeants de s'organiser et de prendre des décisions à des moments opportuns, à travers cette dernière, l'entreprise doit faire montre de performance qui aspire confiance. Par extension, ces démarches tendent à s'appliquer de plus en plus largement à toute organisation dotée d'une autonomie financière: association, établissement public, compagnie d'assurance, etc.

Pour atteindre ces différents objectifs, l'analyse financière utilise des outils d'analyse qui exploitent des informations d'origine comptable (*le bilan, le tableau de compte de résultat...*). La recherche de l'équilibre financier de l'entreprise se fait avec un souci permanent d'amélioration constante de la rentabilité de l'entreprise

L'analyse financière recouvre les savoirs et les savoir-faire déployés pour exploiter l'information comptable et financière relative à une entreprise. Elle permet la compréhension de l'entreprise à travers ses états financiers. C'est une méthode qui a pour objet de porter un jugement global sur le niveau de performance financière actuelle et future. Et donne une appréciation relative à la situation financière d'une entreprise, aux risques qui l'affectent, et à la qualité de ses performances.

Le besoin de se déplacer chez l'Homme est une nécessité fondamentale sans cesse avec insistance durant les âges et suite au progrès social, au développement économique et

l'évolution scientifique. Après que l'individu se déplaçait une fois par mois ou par an, il se déplace maintenant chaque jour, lui et tous les membres de sa famille ; il se déplace de sa maison à son lieu de travail ou de la maison vers l'école et d'autres lieux, comme il voyage souvent pour des raisons professionnelles, touristiques ou culturelles.

La prévention fait partie intégrante du métier de l'assurance : son rôle premier est d'éviter au maximum la survenance d'un sinistre, notamment au travers de l'éducation et de la sensibilisation des assurés.

La sécurité routière est un sujet de préoccupation majeur pour tous les pays du monde, développés ou en voie de développement, car les accidents de la route constituent un important problème économique, social et de santé publique. Selon l'OMS, chaque année, 1.3 million de personnes perdent la vie dans les accidents de circulation, et de 20 à 50 million de blessés à différents degrés de gravité, dont 90% dans les pays en développement.

Les jeunes sont les premières victimes des accidents de circulation, ce dernier est le résultat d'une combinaison de facteurs divers que l'on ramène généralement à un triptyque véhicules, environnement et usagers.

Les accidents de la circulation demeure un grand problème auquel l'Algérie est confronté, entre d'une part, une motorisation croissante, signe de bien-être et de progrès économiques et social et d'autre part, une insécurité routière fortement élevée, voire alarmante. D'une année à l'autre le nombre d'accidents ne cesse d'accroître.

Il en est de même du nombre de tué de plus de 4 000 personnes, 60 000 blessés et des dommages matériels en 2015. En plus de la douleur et de la souffrance, les accidents de la route causent au pays des pertes économiques énormes, des dizaines de milliards de dinars versés par les sociétés d'assurances aux victimes et ayant droits, des millions de dinars déboursés au titre des soins spécialisés des blessés gravement atteints et des pertes indirectes, des centaines de milliers de jours de travail pour les sociétés. Quant au volet social, il n'a pas de prix du fait qu'il s'agit de milliers de veuves et d'orphelins qui perdent à jamais leurs chers, et des milliers d'handicapés à vie.

La sinistralité en assurance automobile se mesure en termes de fréquence des accidents et de montant des accidents causés par l'assuré. Dans ce marché fortement concurrentiel l'assureur cherche à sélectionner les facteurs qui contribuent à expliquer la sinistralité de ce secteur. Les facteurs de la sinistralité se réfèrent souvent soit à l'état du conducteur (*zone, états des routes, lieu de résidence...*) et au véhicule (*genre, usage, puissance...*) soit au conducteur (*âge, sexe, ancienneté du permis...*).

Les autorités publiques doivent intervenir pour faire face à ce phénomène et réaliser une réduction du taux des accidents mortels en appliquant des politiques et des lois qui doivent être respectées par tous car la sécurité routière est la responsabilité de tous, ainsi que les moyens qui permettent d'améliorer la circulation et la sécurité routière comme les caméras de surveillance de la vitesse. Par ailleurs les mécanismes de prévention, sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière demeurent des armes efficaces pour diminuer les accidents de la route. L'encadrement de cette préoccupation passe, naturellement, par la maîtrise des dispositions législatives, le recueil et le traitement des informations statistiques, la préparation et le lancement d'études spécifiques devant concerner des thèmes et des organismes ayant une relation avec la prévention et la sécurité routière, enfin par la formation de l'ensemble des personnels en charge des préoccupations qui y sont liées. Le constat établi nous a permis de mieux comprendre la situation en Algérie, et à travers le monde et soulève l'importance des différents acteurs en tant que des éléments essentiels d'amélioration de la sécurité routière.

Pour éviter de traiter un thème de recherche vague, il est délimité dans le domaine, dans le temps et dans l'espace. Dans le domaine, le thème se limite au «direction régionale de Tizi-Ouzou ». Financement d'un déséquilibre financier au sein d'une compagnie d'assurance et la mesure de la performance financière à travers l'analyse financière, et La gestion de leurs placements qui se situe au cœur de l'activité des sociétés d'assurances, car la sécurité et la performance de leur gestion déterminent largement la qualité et le caractère attractif des produits qu'elles proposent à leurs clients.

- Dans le temps, c'est déroulé pendant le quatrième semestre de master 2
- Dans l'espace, l'étude porte sur la «société nationale d'assurance

A ce propos, le travail de recherche porte sur la mesure de la performance financière d'une compagnie d'assurance, en se focalisant sur la gestion du risque de la branche automobile au sein de la SAA.

Ce travail de recherche ambitionne d'apporter des éléments de réponse à la problématique principale suivante :

«Quelle est le processus mis en œuvre par les compagnies d'assurances afin d'éviter la survenance du risque D'insolvabilité spécifiquement dans la branche automobile au sein de la SAA ? »

De cette question principale découlent d'autre question secondaire à savoir :

- Qu'est-ce que l'analyse financière ? Sur quoi on se base pour faire cette analyse ?
- La structure financière de la société nationale d'assurance (SAA) est-elle équilibrée financièrement ?

- Les résultats de l'activité de la SAA sont-ils suffisant pour garantir sa rentabilité ?
- Comment les compagnies d'assurances interviennent-elles pour faire face au phénomène de la hausse de la sinistralité automobile ?

Pour pouvoir répondre à toutes les questions posées précédemment. Nous avons formulé trois hypothèses permettant d'indiquer les axes de notre étude :

- L'analyse financière permet d'aider à toute prise de décision dans l'amélioration de la rentabilité et la solvabilité de la société d'Assurance ;
- Le nombre important de sinistres est dû aux facteurs humains notamment au non vigilance des conducteurs et l'excès de vitesse ;
- Le problème est dû à d'autres facteurs entre autres ; la mauvaise gestion des compagnies d'assurance et les réformes et lois régissant sur la l'assurance automobile.

Pour répondre à notre problématique, nous avons adopté une démarche qui est à la fois théorique et pratique. Nous avons réalisé une recherche documentaire et bibliographique relative au thème. Les entretiens effectués avec les cadres des compagnies d'assurances, les conducteurs, les piétons, les chargés d'expertises, les chargés de la prévention routières, et de la santé public, a contribué à l'analyse de l'évolution de notre thématique et cela malgré certains obstacles rencontrés dans l'accessibilité à certaines données.

Cette étude présente un double intérêt. L'aspect théorique, permettra de mieux appréhender la théorie de l'assurance, et plus précisément l'assurance automobile en Algérie et l'influence de sa sinistralité sur les compagnies d'assurance et l'économie en général.

L'aspect pratique, nous permettra de s'approcher de la réalité à travers un échantillon du marché d'assurance afin de confirmer ou d'infirmer les hypothèses visualisées.

Notre présent travail est scindé en quatre chapitres :

- Le premier chapitre consiste à présenter des généralités sur l'assurance et les moyens de financements des compagnies d'assurances ;
- Le deuxième chapitre porte sur la gestion des risques des assurances en générale et particulièrement de la branche automobile ;
- Le troisième chapitre une étude comparative entre le marché mondiale automobile et le marché algérien ;
- Quatrième chapitre étude pratique de la direction régional SAA de Tizi-Ouzou.

Introduction

Les entreprises d'assurance sont classées parmi les institutions financières au même titre que les banques et les sociétés de financements, leur rôle économique et social étant la transformation des risques individuels en risques collectifs.

Pour cela, les entreprises d'assurances doivent faire face à un défi intrinsèque à la profession qui consiste à maîtriser ces flux devant la diversité des intervenants dans les opérations d'assurances à toutes les étapes de leurs dénouements.

Section 1 : Notions générale sur les compagnies d'assurances

L'assurance est aussi ancienne que le besoin que prouvent les individus de se prémunir contre les risques auxquels ils sont exposés dans leurs affaires. L'assurance est l'activité par laquelle un individu (*assuré*) transfère le risque qu'il encourt à un autre individu (*assureur*). L'activité d'assurance trouve son origine dans la volonté des agents économiques de se protéger contre les aléas de l'existence.

1. Définition de l'assurance

Si la variété des opérations d'assurance et des risques couverts ne permet pas de donner une définition unique et exhaustive de l'assurance, il est cependant possible d'envisager et d'analyser ces opérations sous deux angles fondamentaux et d'ailleurs complémentaire : l'aspect juridique et économique d'une part, et l'aspect technique d'autre part.

1.1 Définition juridique de l'assurance

Sur le plan juridique l'assurance est définie comme : « *une convention par laquelle en contrepartie d'une prime , l'assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu au contrat*». ⁽¹⁾

Cette définition apporte trois éléments propres à la nature du contrat d'assurance ⁽²⁾ :

- **Un risque** : qui l'objet de l'assurance tel un bien ou un individu exposé à la survenance d'un sinistre, et pour lequel ou contracte une police d'assurance ;
- **Une prime** : qui représente un montant défini ou la valeur de vente de la garantie, accorde sur la base d'un taux de sinistralité de l'objet assuré et qui lui établit au préalable ;

¹ LAMBERT –FAIVER, Y : « *Droit des assurances* », édition DALLOZ DELTA, 2001, p.38.

² OUBAZIZ, Saïd : « *Les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances* », Mémoire de Magister en science économique , option Management des entreprises , université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou , 2012, P .13.

- **Une présentation de service** : qui est la garantie d'un risque en cas de sinistre aléatoire dans un cadre d'incertitude, avec un versement d'indemnités et /ou d'un capital en contrepartie d'un montant exigible à la signature du contrat.

1.2 Définition économique de l'assurance

L'assurance est définie sur le plan économique comme étant : « *l'activité qui consiste à transformer des risques individuels en risques collectifs en garantissant le paiement d'une somme (indemnité ou prestation) en cas de réalisation d'un risque* ». ⁽¹⁾

La prestation, généralement financières, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime.

1.3 Définition technique

D'un point de vue technique l'assurance est définie comme étant : « *une opération par laquelle un assureur organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés à la réalisation d'un risque, et indemnise ceux d'entre eux ayant subi un dommage et ce grâce à la masse des primes collectées* ». ⁽²⁾

Pour qu'une opération d'assurance se réalise ; il faut d'abord qu'il y'ait un demandeur et un offreur de ce service. De cet effet l'opération d'assurance réunit au moins deux personnes :

- **L'assureur** : l'assureur est la société d'assurance ou la personne physique auprès de laquelle le contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque. ⁽³⁾
- **L'assuré** : il s'agit d'une personne physique ou morale désignée ainsi dans les conditions particulières du contrat d'assurance. ⁽⁴⁾

La notion d'assuré, utilisée dans le langage commun, recouvre en réalité trois notions distinctes :

- **Celle de souscripteur ou de contractant** : qui s'oblige à satisfaire aux obligations nées de sa signature au contrat (*payer la cotisation en particulier*) ;
- **Celle d'assuré** : qui est la personne sur qui repose le risque ;
- **Celle de bénéficiaire** : qui est la personne percevant les prestations de l'assureur. ⁽¹⁾

¹ PIRIOU,P., CLER, D : « *Lexique de sciences économiques et sociales* », édition LA DÉCOUVERTE, Paris 2007, p.10.

² LAMBERT –FAIVER, Y , *Op.cit.*, p. 38.

³ EWALD, F.LORENZI, J-H : « *Encyclopédie d'assurance* », édition ECONOMICA, paris, 1997, p. 09.

⁴ CAN (15 Juin 2007), « *Glossaire national des termes d'assurances* », Conseil National des Assurances, Alger, p.04

2. La compagnie d'assurance

Proposant des services d'assurance aux particuliers et aux entreprises, une compagnie d'assurance est une société de première importance à qui s'adresser lorsque l'on désire protéger ses biens.

2.1 Définition d'une compagnie d'assurance

Une compagnie d'assurance est une personne morale fournissant des services d'assurance. ⁽¹⁾

Elles permettent à des individus ou des investisseurs d'éliminer certains risques.

Les clients transfèrent donc leurs risques assurables à une compagnie d'assurance qui elle, en revanche, doit les gérer efficacement afin d'éviter des scénarios catastrophiques qui pourraient mettre en péril la situation financière de l'entreprise. De manière générale, le client paie une prime d'assurance afin d'avoir droit à un dédommagement selon les conditions du contrat d'assurance. ⁽²⁾

Une compagnie d'assurance est donc une entreprise qui fournit des services d'assurance à des clients qui deviennent des assurés. ⁽³⁾

2.2 Les types de sociétés d'assurance

Toutes les entreprises d'assurance sont régies par le code des assurances. Elles ne peuvent exercer leurs activités qu'après avoir obtenu l'agrément du ministère des finances qu'elle soit publique ou privée, la classification des sociétés d'assurance selon leur forme juridique diffère d'un pays à un autre, mais on distingue deux grandes catégories : les sociétés anonymes et les sociétés d'assurance mutuelles.

2.2.1 La société anonyme

On parle de « *société de capitaux* » dont le capital est souscrit par des actionnaires qui en sont propriétaires et qui s'en partagent les bénéfices. Les sociétés anonymes d'assurance fonctionnent conformément aux règles générales des sociétés commerciales. ⁽⁴⁾

2.2.2 La société d'assurance mutuelle

On parle de « *société de personnes* » (*par opposition aux sociétés de capitaux*). Les assurés sont des « *sociétaires* », de fait en même temps assureurs et assurés. C'est la communauté des sociétaires qui composent la mutuelle. Ces sociétés ont des règles de gouvernance spécifiques afin que les sociétaires puissent participer à la gouvernance de l'entreprise (*démocratie mutualiste*

¹ YEATMAN Jérôme, « *Manuel international de l'assurance* », édition ECONOMICA, Paris, 1998, p. 82.

² <https://www.rachaducard.com/la-définition-compagnie-d'assurance-5886.html>.

³ Dumont, Jean Philip, « *Gestion des risques des compagnies d'assurance : un revue de littérature* », 2011, p.43.

⁴ <http://financedemarché.FR/définition/compagnie-d'assurance>. Consulté le : 12/12/2020, à 18H 30.

exprimée par la formule : « un homme, une voix », assemblée générale composée de délégués des sociétaires élu...»⁽¹⁾

2.3 L'organisation ou type d'une compagnie d'assurance

On retrouve dans les compagnies d'assurances une structure générique partagée entre elle et qui n'est trop différente des unes autres. Généralement, les structures sont composées d'un directoire qui représente le conseil d'administration et la direction générale, vient ensuite les directions de chaque fonction de l'entreprise comme la fonction administrative et financière, la fonction commerciale et technique.⁽²⁾

2.3.1 Les fonctions de direction

Les compagnies d'assurance possèdent des organes de direction qui se composent d'un conseil d'administration ayant pour fonction, la surveillance et fixation des orientations stratégiques. Le conseil d'administration est élu par l'assemblée générale des actionnaires.

Le directeur Général d'une compagnie d'assurance est nommé par le conseil d'administration, et il est chargé d'appliquer les décisions du conseil et la gestion de l'entreprise avec des objectifs de développement et de rentabilité.

La fonction de directeur général est très importante pour la bonne santé de l'entreprise

2.3.2 Les fonctions techniques

La fonction technique dans une entreprise d'assurance est essentielle pour la bonne marche de l'activité car n'est-elle qui prend en charge la constitution, la gestion et le maintien de l'équilibre de la mutualité des risques transférés par l'assuré. La fonction s'occupe donc des trois tâches suivantes :

- L'émission des contrats d'assurances ;
- La gestion et la liquidation des sinistres ;
- La surveillance du portefeuille, des statistiques et de la prévention. Les tâches mentionnées ci-dessus sont confiées aux directions chargées de la production et ceux de la gestion des sinistres. Il se peut que les deux directions soient regroupées en une seule entité, ce qui dépendra de la taille de l'entreprise avec une supervision de la direction technique.

¹ TRAINAR, P., THOUROT, P : *Op.cit.*, p.p.10, 11.

² OUBAZIZ, Saïd , *Op.cit.*, p.p.48, 49, 50.

2.3.3 Les fonctions commerciales

La fonction commerciale dans les entreprises d'assurances a pour mission, la recherche de nouveaux clients et le remplacement des départs concernant les assurés pour cause de décès ou de réalisation dans l'objectif d'un maintien d'un portefeuille homogène.

Les tâches des responsables commerciaux sont plusieurs et ont comme principale préoccupation, l'accroissement du chiffre d'affaire par plusieurs moyens qui sont :

- La fidélisation des clients existant par l'amélioration de la qualité des services et, des produits proposés ;
- L'augmentation du chiffre par client en augmentant le nombre de garanties souscrites ou par le fait d'amener des assurés à pour de nouvelles couvertures ;
- L'amélioration des modes de distribution des contrats et l'accroissement du réseau direct.

Le Marketing dans les sociétés d'assurance a pour tâche de veiller à la bonne image dans cette dernière et la mise en place d'outils et de documentation destinée au support du réseau commercial. Une autre tâche de la fonction commerciale est celle de l'animation du réseau de distribution.

2.3.4 Les fonctions financières

La fonction financière gère les capitaux en les confiant à spécialistes recrutés dans le but d'avoir le maximum de rendement sans mettre en danger la sécurité et la liquidité des entreprises, vu que l'impératif pour les entreprises d'assurances, nous l'avons décrit haut, est le maintien des fonds propres à la hauteur d'une proportion élevée du chiffre d'affaire pour la satisfaction des exigences légales.

En outre, pour une entreprise activant dans le domaine assurantiel, le rendement du capital investi est très important dans la mesure où la mesure où il participe à l'amélioration du résultat d'exploitation, et par conséquent, l'amélioration des conditions de l'offre par des actifs plus avantageux.

3. Les classifications des assurances

3.1 Assurances individuelles collectives

Une séparation intéressante est réalisée entre deux formes d'assurances, qui présentent néanmoins le point commun d'être des techniques de protection de grande dimension, l'assurance individuelle et l'assurance collective.

L'assurance dite individuelle est simple dans son principe : elle consiste en une adhésion réalisé par une personne auprès d'un assureur dans le but d'obtenir une couverture contre un ou plusieurs risques (*exemple : assurer son habitation*)⁽¹⁾.

Cette forme d'assurance se rapproche de la technique mutualiste compte tenu des adhésions individuelles.

L'assurance dite collective est une technique plus globale : elle conduit à regrouper auprès d'un même assureur des personnes qui se trouvent confrontés aux mêmes préoccupations et qui possèdent des capacités financières identiques.⁽²⁾ Elles visent à compléter la couverture sociale tant des salariés que des non-salariés. En outre, elles jouent un rôle capital en matière de prêle ou de crédit.

3.2 Assurances de dommages et assurances de personnes

Les assurances de biens sont basées sur le principe indemnitaire selon lequel l'assurance ne doit pas être une source d'enrichissement en d'autres termes, l'assurance doit remettre le bien de l'assuré dans sa situation avant sinistre.

Les Assurances de responsabilité couvrent les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré en raison des dommages causés à des tiers. Exemple : la RC du conducteur automobile.

3.2.1 Les assurances de dommages

L'assurance de dommage a pour but de réparer les conséquences d'un événement dommageable affectant le patrimoine de l'assuré.⁽³⁾

Les assurances de dommage sont soit des assurances de biens, soit des assurances de responsabilité.⁽⁴⁾

Elle donne droit à une indemnité, normalement égale au montant du préjudice dû à un événement accidentel et involontaire (*assurance accident*), appelé sinistre : Assurance de tiers : responsabilité civile, etc....

- **Assurance de biens** : contre les accidents, incidents, vols (*automobile, habitation,.....*) c'est l'IARD (*Incendie, accident et risques divers*);

¹ FCUILBAULT, ELIASHBERG C, LATRASSE M, *Op,cit*, p.369.

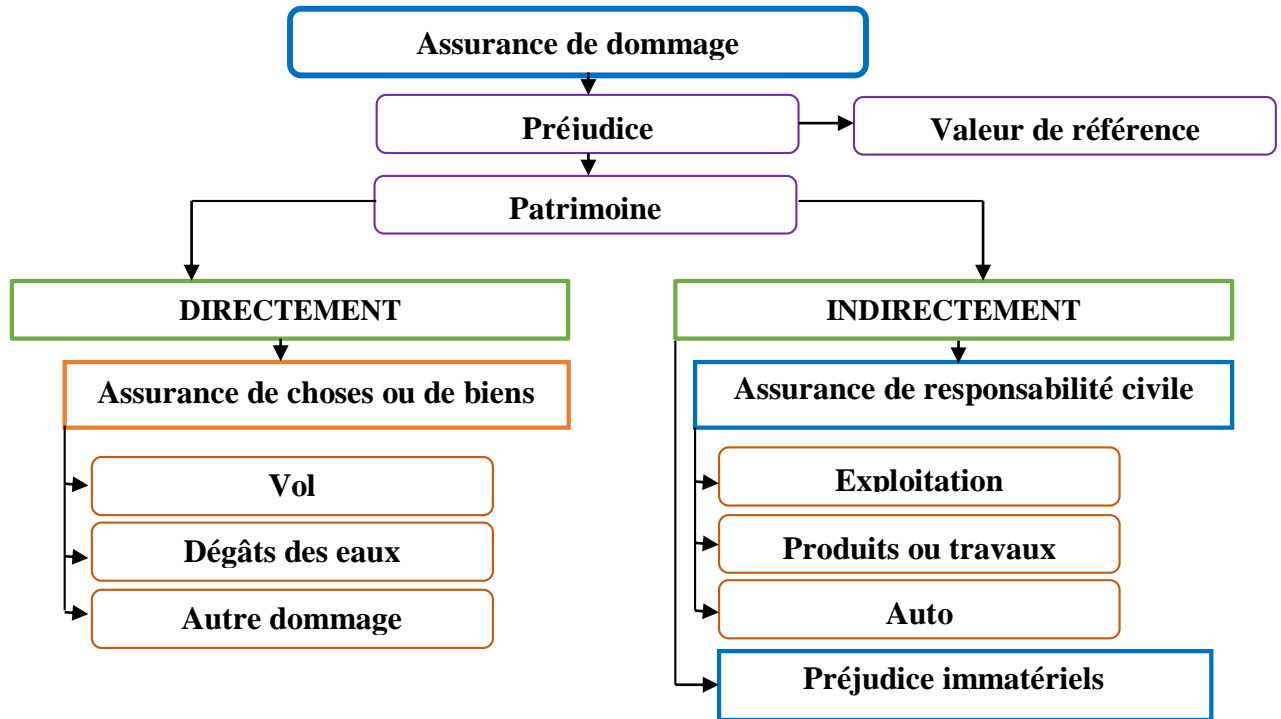
² *Ibid*, p.369.

³ FCUILBAULT, ELIASHBERG C, LATRASSE M, *Op,cit*, p.70.

⁴ Pierre –Henri DADE, Daniel HUET, « *les assurances de dommages aux biens de l'entreprise*», éd largus, 1999, paris, p.7.

- **Assurances dans la construction** : Assurance dommages à l'ouvrage et assurance décennale.

Schéma N°1 : Les Assurances de dommages



Source : Pierre –Henri, Daniel HUET, « les assurances de dommages aux biens de l'entreprise ». éd.l'argus , paris , 1999, p.9.

3.2.2 Les assurances de personnes

L'assurance de personne est une convention de prévoyance entre l'assuré , et l'assureur, et par laquelle l'assureur s'oblige à verser au souscripteur ou bénéficiaire désigné une somme déterminée sous forme de capital ou une rente en cas de réalisation de l'événement prévu au contrat (art 60 de l'ordonnance 95/07)⁽¹⁾.

L'assurance de personne peut revêtir : une forme individuelle ou collective (l'assurance Groupe (Art 62 de l'ordonnance 95/07).⁽²⁾.

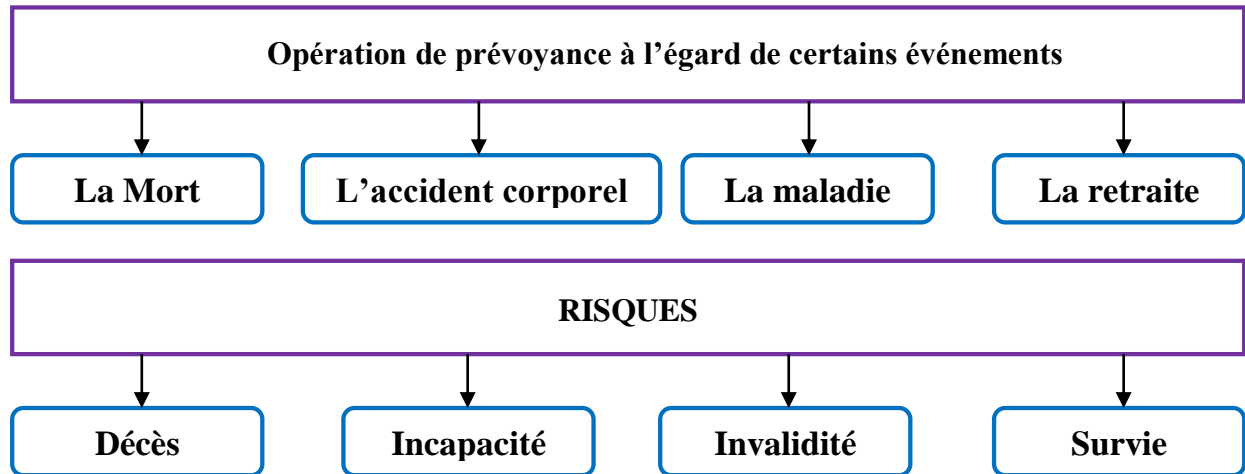
Dans le cadre des assurances de personnes, l'assureur verse à un bénéficiaire une prestation forfaitaire fixée lors de la conclusion du contrat (par exemple dans assurance sur la vie).⁽³⁾

¹ Voir l'Article 60 de l'ordonnance n°95/07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

² Ibid

³ Pierre-Henri DADE, Daniel HUET, Op.cit.p.8.

Schéma N°2 : L'assurance de personne



Source / : Pierre –Henri DADE, Daniel HUET , « les assurances de dommage aux biens de l'entreprise ». éd.l'argus , paris , 1999, p.10

3.2.3 Assurances gérées en capitalisation et assurances gérées en réparation

La distinction entre les assurances gérées selon le mécanisme de la capitalisation et selon la technique de la répartition repose sur un critère financier.

Lorsque l'assureur ne fait que répartir entre les assurés sinistre, la masse des primes(ou cotisation) acquittés par l'ensemble des membres de la mutualité⁽¹⁾.

L'assurance automobile en constitue un exemple.

En revanche, lorsque l'assureur doit mettre de côté tout ou partie des primes pour faire face à ses engagements dans l'avenir et de plus les primes doivent bénéficier d'intérêts composés, il s'agit d'une assurance gérée en capitalisation ⁽²⁾, l'assurance sur la vie en est un exemple révélateur.

3.2.4 Le rôle des assurances

L'assurance ne se limite pas à intervenir lors de la survenance des événements malheureux auxquels sont exposés les individus, mais elle présente d'autres utilités sur le plan social, économique et financier.

¹ F.CUILBAULT, ELIASHBERG.C,LATRASSE M , *Op.cit.*, p.69 .

² *Ibid* , p.70.

3.2.4.1 Le rôle social de l'assurance

Le rôle social de l'assurance est, avant tout, d'offrir la sécurité aux individus. De ce fait, l'assurance est là pour réparer les dégâts et pour aider les personnes à vivre mieux dans un monde où les risques ne peuvent pas être évités.

En outre, il est de devoir de l'assurance de garantie du revenu pour un ménage ayant perdu le chef de famille, de financement des traitements médicaux des malades pour recouvrer la santé⁽¹⁾.et à la contribution de l'amélioration du niveau de vie des retraités.

De là, l'assurance se voit comme un acte de haute prévention sociale parce qu'elle répond aux besoins des individus cherchant à se prémunir contre les risques de la vie qui peuvent toucher à leur personne ou à leur biens.

L'exemple des assurances sociales en a (CNR, CASNOS ...etc.).

3.2.4.2 Le rôle économique de l'assurance

Le secteur des assurances participe à l'ensemble des activités économiques de la société. Ce rôle peut se présenter ainsi :

3.2.4.3 L'assurance est un instrument de protection du patrimoine

L'assurance permet aux assurés de se prémunir en cas de survenance de certains événements pouvant affecter leurs biens.⁽²⁾

D'autre rôle économique peuvent être cité à titre d'exemple, tel que la garantie des investissements et des placements des capitaux.

3.2.4.4 L'assurance est un dispositif de l'épargne

Le secteur des assurances collecte sous forme de primes, l'épargne des assurés. Cette épargne sera redistribuée sous forme de prestations aux sinistrés et aux autres bénéficiaires de contrats d'assurance. De ce fait, l'assurance joue un rôle d'une distribution financière. Cependant, pendant la période qui sépare la collecte des primes et la distribution des prestations, l'assureur doit mettre de côté les primes recueillies auprès des assurés, afin de pouvoir en disposer en cas de survenance de sinistres.⁽³⁾

L'épargne constitue des fonds (*provisions*) qui doivent à tout moment être suffisants pour lui permettre de répondre à ses engagements envers les assurés et les bénéficiaires de contrats

¹ OUBAZIZ Said, « *les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances* », mémoire de magister en science économique, université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2012, p.14.

² F.CUILBAULT, ELIASHBERG C,LATRASSE M , *Op.cit*, p.18.

³ Lambert DENIS-CLAIR, *Op.cit*, p.63.

d'assurances. Ces fonds sont ainsi une épargne destinée à faire face aux éventuels sinistres non encore survenus.

3.2.4.5 L'assurance est un instrument d'encouragement du crédit

L'assurance est un élément primordial pour les organismes de crédits. Pour bénéficier d'un crédit bancaire, le banquier exige une garantie qui peut se présenter sous forme d'une assurance par laquelle il garantit le remboursement à l'échéance et en cas d'insolvabilité.

Par exemple en cas de souscription d'un contrat d'assurance vie, c'est la compagnie d'assurance qui se charge de remboursement de la dette. Finalement, la souscription d'un contrat d'assurance, notamment l'assurance vie, permet facilement d'obtenir un crédit et accélérer d'emprunt.

3.2.4.6 Le rôle financier de l'assurance

Le secteur des assurances est l'un des secteurs les plus importants dans l'économie d'un pays, il contribue non seulement à la protection du patrimoine, mais aussi de par son principe d'inversion du cycle de production, l'activité d'assurance permet de générer des masses financières importantes que les compagnies d'assurance injectent dans la sphère économique. ⁽¹⁾ Ainsi, l'assurance joue un rôle d'intermédiaire financier et contribue en effet, à l'investissement national.

4. Le produit assuranciel

Les entreprises s'assurances vendent des garanties englobées dans un ou plusieurs contrats. Son premier rôle est d'identifier des risques, de proposer des « *combinaisons* » d'assurances susceptibles d'intéresser suffisamment les agents économiques pour qu'une mutualisation soit possible. Sa fonction sociale est d'identifier les besoins de protection de la population et de tenter de les organiser selon leur assurabilité.¹

4.1 Définition du produit d'assurance

Un produit d'assurance est un produit commercialisé par un assureur en agence ou en ligne à destination des personnes physiques ou des personnes morales dans le but de protéger et de garantir financièrement et juridiquement contre des risques inhérents à l'utilisation d'un bien ou d'un service⁽²⁾.

¹ BOUYER, Stéphanie, HAMY, Julien : « *Etude de la rentabilité du produit multirisques habitations selon le modèle de relation client* ». Mémoire présenté devant le centre d'Etudes Actuarielles, Paris, 2013.P.p.15 20.

² <http://www.rachatducredit.com/définition-de-produit-bancaire-9000.html>.

5. Les relations existantes entre les sociétés d'assurance

Les entreprises entretiennent entre elles des relations en collaborant aux mêmes opérations d'assurance car il est rare qu'une entreprise conserve pour elle-même l'intégralité du risque dont elle a pris la charge.

C'est ainsi que pour se décharger de ce plein elles procèdent à la coassurance ou à la réassurance.

5.1 La coassurance

La coassurance est une opération par laquelle plusieurs sociétés d'assurance garantissent au moyen d'un seul contrat un même risque ou un même ensemble de risque.⁽¹⁾

Cela signifie que chaque société d'assurance devra payer le coût du ou des sinistres (*en cas de réalisation du risque*) toujours en fonction du pourcentage correspondant à son niveau d'engagement dans la couverture du risque.²

5.2 La réassurance

La réassurance est une opération par laquelle une société d'assurance (*la cédante*) s'assure elle-même auprès d'une autre société (*le réassureur ou le cessionnaire*) pour tout ou une partie de risques qu'elle a pris en charge.⁽³⁾

Les réassureurs peuvent eux-mêmes se réassurer, on parle alors de rétrocession.

Une entreprise d'assurance décide de se réassurer pour différentes raisons (non exclusives) :⁽⁴⁾

- Entrée dans un nouveau marché et réduction de l'incertitude ;
- Atténuation des risques de pointe et volonté de lisser les performances financières ;
- Optimisation des contraintes de solvabilité.

6. Le contrat d'assurance

Un contrat se définit comme : « *un accord entre deux ou plusieurs personnes qui oblige l'assureur à garantir le risque ; et le souscripteur à en payer la prime* »⁽⁵⁾ Par exemple dans un contrat de vente, le vendeur s'engage à livrer l'objet, l'acheteur à en payer le prix convenu.

6.1 Les Conditions réglementaires d'un Contrat d'Assurance

Le contrat d'assurance présente deux conditions⁽⁶⁾;

¹ CLAUDE-j.Berr, GROUDEL, Hubert: « *Droit des assurances* », édition DALLOZ, Paris.1998, p.21.

² TRAINAR,P.THOUROT, P : *Op.cit* , p. 37.

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ F CUILBAULT, ELIASHBERG C,LATRASSE M , *Op.cit*, p.86.

⁶ <http://www.jurisques.com/cass6.htm>. Consulté le 22/12/2020 à 21h30.

6.1.1 Les conditions générales

D'une manière très simple, sont relatives aux produits d'assurance, elles sont communes à tous les assurés d'un même types du contrat et se réfèrent au code des assurances. Elles identifient le risque couvert et indiquent les risques qui sont exclus, la durée du contrat et les formalités en cas de sinistre.

6.1.2 Les conditions particulières

Les conditions particulières sont relatives à l'assuré, ou bien elles adaptent le contrat à la situation de celui-ci. Elles indiquent le nom de l'assuré, son adresse, les garanties retenues et leur montant, la profession de l'activité du souscripteur ou du bénéficiaire, la particularité de l'objet garanti, l'étendue de la garantie, le montant de la prime, la date de souscription, la périodicité et la durée du contrat.

6.2 Les éléments et les acteurs d'une opération d'assurance

L'assurance se définit comme l'engagement donné par un assureur à un assuré, de le garantir en cas de survenance d'un risque affectant sa personne, ses richesses, ou ses décisions. Cette opération repose sur l'existence d'un certain nombre d'éléments, conditions de son aboutissement. Ainsi, l'opération d'assurance s'appuie sur l'existence d'un risque, le paiement d'une prime et la promesse d'indemnisation du dommage à travers la prestation.

6.2.1 Les éléments d'une opération d'assurance

Comme nous l'avons déjà avancé, une opération d'assurance est caractérisée par les éléments suivants :

6.2.1.1 Le risque

Le terme « *risque* » nous amène vers l'appréhension du « *danger ou un inconvénient possible* »⁽¹⁾. Mais en matière d'assurance, cette formulation du bien à assurer constitue selon Ali Hassi « *un événement futur et incertain..., il dépend seulement du hasard* »⁽²⁾.

L'assurance accepte d'assurer des biens et des personnes contre des événements aléatoires comme l'incendie, les accidents et tous autres sinistres qui survient tel que les catastrophes naturelles en tant qu'objet du contrat d'assurance.

Il est nécessaire de préciser que l'assurabilité d'un risque est obéie aux conditions suivantes⁽³⁾:

¹ LAROUSSE P, AUGÉ C, « *Petit LAROUSSE* », éd. Librairie Larousse, Paris, 1972, p.395 .

² Ali HASSID, *Op.cit*, p.85.

³ Julien MOLARD, « *Les assurances de dommages* », éd, SEFI, Paris, 2010, p.9.

- Le risque doit être futur (*l'événement ne doit pas être déjà réalisé*) ;
- Le risque doit être aléatoire, c'est-à-dire qu'il dépend du hasard, (*le risque incertain mais toujours probable*).

Le problème de l'incertitude pose celui des aspects qu'elle peut prendre. Elle peut porter sur :

- La survenance même de l'événement mais quand cette survenance est certaine : l'événement qui surviendra ne peut être reconnu s'il s'agit de l'incendie ou du vol ;
- La date de l'événement : La date du décès est méconnue.

Sa réalisation doit être indépendante de la volonté des parties contractantes (si une des parties peut influencer sa réalisation, il ne constitue plus un risque assurable).⁽¹⁾

6.2.1.2 La prime ou la cotisation

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée. La prime est bien distincte de la cotisation.

Une prime est versée par l'assuré à l'assureur commerçant, qui pratique de l'assurance à but lucratif et gère des primes fixes. Ainsi, l'assureur qui fait des bénéfices il en dispose, et celui qui fait des pertes il les assume.

En revanche, la cotisation est pratiquée par la mutualité ; une société civile de personnes à but non lucratif. Chaque fin d'exercice, la mutualité fait des comptes, si les cotisations payées par les adhérents durant l'année sont suffisantes pour payer les sinistres, on clôture l'exercice. Si les cotisations excèdent les sinistres, on rembourse la différence, mais si le volume de sinistres est supérieur à celui des cotisations, la société procède alors à un rappel de cotisations.

6.2.1.3 La prestation

La prestation est la somme d'argent que l'assureur a l'obligation de verser à l'assuré en cas de survenance d'un risque garanti.

Il existe deux sortes de prestations :

- **Des indemnités** : qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance. Ce type de prestation est pratiqué dans le cas des assurances de dommages ;
- **Des indemnités** : qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre (*par exemple : assurance vie*).⁽²⁾

¹ Françoise CHAPUISAT, *Op.cit*, p.12.

² F CUILBAULT, ELIASHBERG C, LATRASSE M, *Op.cit*, p.52.

6.2.1.4 Le sinistre

En théorie, le mot « *sinistre* » est la conséquence logique d'un risque précis⁽¹⁾ :

Le sinistre est la réalisation d'un risque entrant dans l'objet du contrat d'assurance. Le sinistre fait naître l'obligation pour une entreprise d'assurance d'exécuter la garantie prévue dans un contrat d'assurance.

6.2.1.5 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 d'un événement assuré. ⁽²⁾ A cet effet, le rôle de l'assureur est de mutualiser les risques : les mettre en commun, les répartir et les compenser en s'appuyant sur des lois mathématiques appliquées sur les statistiques collectées.

La mutualité est l'ensemble de personnes qui cotisent mutuellement pour un même risque.

L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les assurés contre la survenance d'un même risque. En effet, l'assurance est fondée sur le mécanisme de solidarité : les bons risques paient pour les mauvais risques.

Le mauvais de solidarité sur lequel l'assurance est fondée s'explique ainsi ⁽³⁾.

- Si le volume des sinistres est important ou chaque sinistre coûte plus cher, l'ensemble de la mutualité devra supporter une cotisation plus élevée ;
- S'il y'a moins de risques, la cotisation de chacun diminuera ;
- S'il y'a une tricherie, c'est-à-dire si des assurés ne déclarent pas la gravité de leurs risques ou exagèrent l'importance d'un sinistre, toute la mutualité en subira.

En somme, les opérations d'assurance s'appuient sur le principe de compensation au sein de la mutualité signifiant que toutes les personnes qui forment cette mutualité participent solidairement, grâce à leurs versements, à l'indemnisation de ceux qui auront été sinistrés.

L'assurance constitue un mécanisme juridique complexe où plusieurs personnes peuvent être intéressées. Normalement, le contrat d'assurance intervient entre un assureur et un souscripteur d'assurance. Ces deux personnes sont directement intéressées au contrat.

¹ T TAURON , « *les assurances* » , éd Publibook, paris , 2004, p.68.

² <http://www.universalis.fr/encyclopedie/assurance-economie-de-l-assurance/1-le-principe-de-mutualisation>.

³ F CUILBAULT, ELIASHBERG C, LATRASSE M , *Op.cit.*, p.53.

L'assureur ne peut être qu'une entreprise d'assurance dont la réglementation est très strictement définie par la loi (*article 4 de la loi 1/012 du 29 novembre 2002 portant réglementation de l'exercice de l'activité d'assurance*).

L'élément essentiel d'une opération d'assurance est le risque. D'ailleurs le contrat d'assurance a pour objet de garantir ce risque qui est aléatoire, réel, futur, etc. Dont Le souscripteur est tenu au paiement des primes envers l'assureur, mais seul le tiers, intéressé à la non-réalisation du risque, est assuré et à la qualité en cas de sinistre, pour obtenir de l'assureur, la prestation promise.

Section 2 : Les éléments essentiels de la gestion financière

La gestion financière constitue pour les sociétés d'assurances un métier à part entière. La gestion de leurs placements se situe au cœur de l'activité des sociétés d'assurances, car la sécurité et la performance de leur gestion déterminent largement la qualité et le caractère attractif des produits qu'elles proposent à leurs clients.

Leur politique de gestion financière vise en permanence une allocation d'actifs adaptée aux engagements pris, notamment quant à leur durée et aux rémunérations contractuelles. Elle a également pour objectif de protéger leur marge de solvabilité et leurs fonds propres sans obérer leurs résultats futurs. Enfin, les résultats de cette gestion (*revenus financiers, plus-values réalisées sur cession d'actifs*) contribuent non seulement à la rentabilité de leurs produits, mais également à l'équilibre de leurs comptes. Pour ce faire, la gestion financière des sociétés d'assurances répond aux trois impératifs traditionnels que sont la « *sécurité financière, la liquidité et la rentabilité.* »

2.1. La sécurité financière

La sécurité financière est constituée par les procédures qui touchent à la gestion des risques financiers, et à la sécurité des échanges financiers entre organismes (*sociétés d'assurances, entreprises, banques, ...*).

La fonction de conformité est une fonction indépendante qui identifie, évalue, et contrôle le risque de non-conformité de l'établissement, défini comme le risque de sanction judiciaire, administrative ou disciplinaire, de perte financière significative, ou d'atteinte à la réputation, qui naît du non-respect de dispositions propres aux activités d'assurance bancaires et financières, qu'elles soient de nature législatives ou réglementaires, ou qu'il s'agisse de normes professionnelles et déontologiques, ou d'instructions de l'organe exécutif.

Le responsable de la conformité a également un rôle d'information, de formation et de conseil, tant vis-à-vis des collaborateurs que vis-à-vis de la direction de l'établissement.

Le champ de compétences de la conformité est donc très large. La sécurité financière est donc une fonction qui est généralement rattachée, dans l'organigramme des établissements de crédit, au département conformité, aux côtés des fonctions risques et contrôle permanent, la fonction conformité étant elle-même rattachée à la direction générale.

La sécurité financière regroupe les programmes suivants :

- Lutte contre le blanchiment des capitaux (AML/LAB) ;
- Respect des embargos commerciaux et financiers ;
- Surveillance des opérations de marché.

La sécurité financière repose sur un socle réglementaire, qui définit les obligations dans chacun des domaines concernés.

2.2. La solvabilité et la liquidité, définitions, explications

La solvabilité est la capacité pour un assureur à respecter les engagements de long terme qu'il prend auprès de ses clients. Elle dépend de l'importance de ces engagements (*les garanties et protections offertes aux assurés*) et des ressources dont dispose la société d'assurance pour y faire face, notamment sous la forme des fonds propres et des actifs qu'elle détient (*actions, obligations, etc.*). Les contrats d'assurance vie représentent une partie importante de ces engagements, aux côtés des autres garanties et protections offertes aux assurés : les contrats de responsabilités civiles et professionnelles, les contrats de protections des biens, etc.

L'insolvabilité est le principal risque financier auquel sont confrontées les sociétés d'assurances. Afin de garantir leur solvabilité, les sociétés d'assurances doivent disposer, au-delà des réserves qui couvrent déjà l'intégralité des engagements souscrits vis-à-vis des assurés, de fonds propres en quantité suffisante pour faire face à des événements imprévus pouvant affecter le respect de leurs engagements : ce sont les capitaux propres réglementaires.¹

Les sociétés d'assurances sont principalement exposées au risque d'insolvabilité, à la différence des banques, qui sont exposées au risque de liquidité comme l'a montré la crise financière de 2008. Un représentant d'un des principaux groupes d'assurance en Europe, explique

¹ <https://placement.meilleurtaux.com/bourse/autres-guides-bourse/la-difference-entre-la-solvabilite-et-la-liquidite-2173.html>

qu'il n'y a pas de risque de liquidité dans l'assurance. " Un assureur peut disparaître, mais une fermeture pour retraits massifs n'existe pas ", a-t-il affirmé.¹

2.3. Les éléments essentiels de la rentabilité

L'objectif de toute entreprise est de réaliser des bénéfices, donc de rentabiliser ses capitaux investis pour assurer son développement et rémunérer des capitaux d'une part et d'autres parts, il faut que l'entreprise veille sur la détection et la limite des risques qui sont liés étroitement avec son activité économique. Les compagnies d'assurance ne ce déroge pas de cette règle.

Cependant, l'analyse financière constitue l'outil privilégié qui permet de connaître la situation d'une entreprise (*activité, rentabilité, performances réalisées, structure financière*)², de l'interpréter, d'effectuer des comparaisons et donc de prendre des décisions.

2.3.1. La notion de l'analyse financière

L'analyse financière est une façon de transcrire la réalité économique et financière de l'entreprise en un usage universel permettant le développement d'outils de suivi de l'activité.

Quelques définitions de l'analyse financière

- Pour Béatrice et Francis GRANGUILLOT, dans leur ouvrage *l'analyse financière*, nous propose de réaliser les travaux d'analyse financière à partir de deux méthodes : l'analyse statique et l'analyse dynamique.

a) L'analyse statique consiste à effectuer l'analyse de l'activité à partir du compte de résultat et l'analyse de la structure financière à partir du bilan comptable (*bilan fonctionnel et bilan financier*). Cette analyse est complétée par le calcul de différents ratios financiers pertinents.

b) L'analyse dynamique de la situation financière de l'entreprise complète l'analyse statique. Elle est menée à partir du tableau de financement et du tableau de flux de trésorerie..³

2.3.2. Les méthodes d'analyse financière

Les indicateurs de gestion utilisés pour réaliser un diagnostic sont variés de façon à répondre aux attentes des différents utilisateurs (*l'actionnaire, le dirigeant, les salariés, le fournisseur, le banquier, l'État*), ils sont généralement issus de deux méthodes d'analyse.

¹-<https://placement.meilleurtaux.com/assurance-vie/guide-assurance-vie/la-gestion-des-risques-des-assureurs-10681.html>.<https://www.furet.com/media/pdf/feuillestage/9/7/8/2/3/1/1/4/9782311403411.pdf>.

² THIBIERGE, Christophe : « *analyse financière* », Edition, librairie Vuibert, Paris, 2005, p.01.

³<https://placement.meilleurtaux.com/assurance-vie/guide-assurance-vie/la-gestion-des-risques-des-assureurs-10681.html>.

▪ L'analyse statique « *fondée sur l'analyse du bilan* »

Cette démarche a été fréquemment remise en question dans les vingt dernières années et son utilité s'est trouvée ainsi vigoureusement contestée. Cette approche fournit en effet des indications irremplaçables et permet de répondre à des questions essentielles l'appréciation des conditions d'équilibre financier .ces questions concernent notamment :

- La composition du patrimoine et son évolution dans le temps ;
- L'ajustement entre les liquidités cumulées par l'entreprise et les échéances quelle peut anticiper a une date donnée ;
- L'adéquation entre les compositions des ressources collectées par l'entreprise et les emplois quelle permettent de financer.¹

▪ L'analyse dynamique « *fondée sur l'étude des flux financiers* »

Ces démarches d'analyse dynamique connaissent à juste titre une remarquable extension dans la mesure où elles permettent d'intégrer de façon cohérente l'étude de l'équilibre financier et celle des performances de l'entreprise, leurs richesses et leur fécondité doivent donc soulignées.

La richesse de ses méthodes et l'ampleur de son champ d'application font ainsi de l'analyse financière un élément fondamental du raisonnement financier et de la pratique financière.²

2.3.3. Les étapes de l'analyse financière

Pour être en mesure de porter un jugement sur la situation financière d'une entreprise, l'analyse doit tenir compte de l'ensemble d'information disponibles surtout celles publiées par la comptabilité ou par d'autres sources. Généralement plusieurs étapes doivent être suivies à savoir :

- Procéder à l'examen global des états financiers, cet examen porte généralement sur les emplois (*actifs*), les ressources (*passifs*), les ventes et les bénéfices ;
- Étudier l'environnement de l'entreprise (*son secteur d'activité, la convention ; Collective à laquelle elle doit se référer, la concurrence, la répartition de son capital.*) ;
- Analyser le rapport du vérificateur, l'énoncé des principes comptables, les notes aux états financiers et autres informations pertinentes ;
- Appliquer les techniques d'analyse comme les ratios ;

¹ VERNIMMEN, Pierre. « *Finance D'entreprise* ». 3ème édition : Dalloz, 1999, P. 67.

²<https://placement.meilleurtaux.com/assurance-vie/guide-assurance-vie/la-gestion-des-risques-des-assureurs-10681.html>.

- Analyser le compte de résultats et calculer « *les soldes intermédiaires de gestions* » pour expliquer la formation du résultat ;

Enfin, porter un jugement sur la situation financière, formuler des recommandations et prendre des décisions.¹

2.3.4. L'utilité de l'analyse financière

L'analyse financière au sens d'analyse fondamentale ne se limite pas à un simple examen plus au moins approfondie et critiques des comptes. Mais l'analyse financière joue un double rôle dans le processus de communication interne et externe de l'entreprise, d'une part elle constitue une source d'indicateurs élaborés à partir de l'information comptable établie par l'entreprise, d'autres part, elle permet aux destinataires de l'information d'en assurer l'interprétation.

En effet, l'analyse financière sert à apprécier :²

- La santé financière de l'entreprise : est-elle solide ? dispose-t-elle d'une structure financière adaptée ? Quel est son endettement ?
- Les perspectives de développement : l'entreprise est-elle en phase de croissance, de stabilité ou de déclin ? Le secteur est-il porteur ? existe-t-il des concurrents sérieux ?
- La gestion et la rentabilité de l'entreprise : sa pérennité est-elle assurée ? Présente-t-elle des risques de dépôt de bilan ? Quelle est sa performance ? Est-elle rentable ?
- D'aboutir à des recommandations et de motiver, si nécessaire, le choix des mesures correctives à mettre en œuvre ;

De ce qui précède, nous pouvons conclure que l'un des principaux objectifs fondamentaux de l'analyse financière est la mesure de la rentabilité de l'entreprise, que nous aborderons en détail dans la suite de notre recherche.

2.3.5. Objectifs de l'analyse financier

L'analyse financière s'intéresse à quatre préoccupations, à savoir la solvabilité, la performance, la croissance et le risque, voici les questions les plus essentielles auxquelles l'analyse financière tente de répondre :

¹ ASLOUDJ Nedjima, GOUTAL, Wahiba : « *Analyse financière d'une entreprise : cas de la STH-DRC de Bejaïa* », Université de Bejaïa 2016/2017, p.19.

² LOKONON, AlsceI Gilkrist : « *Etude de la rentabilité économique et financière d'une société d'Etat* » : Cas de la, Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion, 2013, p.10.

▪ Comment évaluer la structure financière de l'entreprise ?

Quelle est la structure financière de l'entreprise ? Cette structure est-elle équilibrée ? Qu'en est-il de sa capacité d'endettement ?

▪ Comment évaluer les actifs de l'entreprise ?

L'entreprise augmente-elle, maintient-elle ou diminue-t-elle son appareil industriel et commercial ?

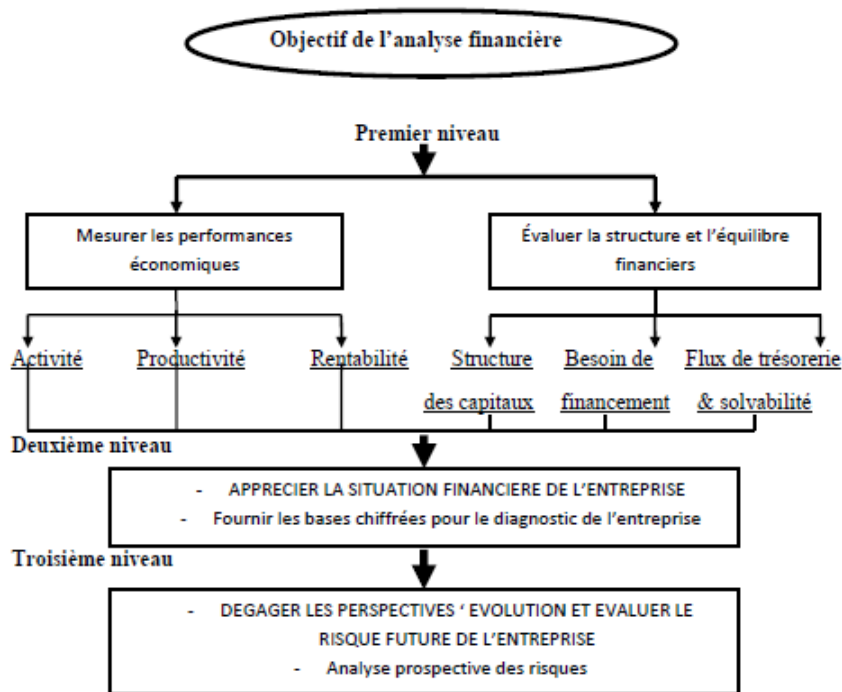
▪ Comment évaluer le cycle d'exploitation notamment en termes de délai ?

L'entreprise diminue-t-elle son niveau relatif de stocks ? Accorde-t-elle un crédit client plus important ou plus faible ? Bénéficie-t-elle un crédit plus ou moins long de la part des fournisseurs ?

▪ Comment évoluer la rentabilité ?

Les rentabilités économiques et financières sont-elles satisfaisantes ? En augmentation ? Les moyens employés sont-ils en conformité avec les résultats obtenus ? Qu'en est-il des charges d'exploitation, croissent-elles plus ou moins vite que l'activité ? Quels sont les risques encourus ? Y a-t-il un risque prononcé ou non de connaître une défaillance ?¹

Schéma N° 03 : Les trois niveaux de l'analyse financière



Source : El MALLOUKI et FEKKAK, *Analyse financière 2014*.

¹ El MALLOUKI et FEKKAK. *Analyse financière 2014*. Disponible sur : <http://fsjes.usmba.ac.ma/cours/fekkek/Cours-analyse-financiereS4.pdf>, p.p.10-11 consulté le 08/09/2019.

2.3.6. Les différentes parties de l'analyse financière

L'analyse financière comprend trois parties essentielles selon «*Georges, Langlois*» sont :

- une étude statique du bilan ;
- une étude dynamique en vue d'étudier les mouvements financiers ;
- une étude du compte de résultat pour étudier les performances dégagées par l'entreprise.

▪ Étude statique du bilan

L'analyse statique constitue le noyau classique du diagnostic financière d'entreprise.

C'est une approche traditionnelle qui s'intéresse à la solvabilité et à la structure financière de la firme. L'analyse statique repose sur l'observation d'un bilan arrêté à une date donnée.

Ses données concernent donc le passé.

- **L'approche statique du bilan fonctionnelle** : Le bilan fonctionnel récapitule les emplois et les ressources de l'entreprise ;
- **L'approche statique financière du bilan** : L'approche financière est fondée sur la confrontation entre la liquidité des actifs et l'exigibilité du passif. Elle repose sur l'observation d'un bilan financier.

▪ Étude dynamique du bilan

L'analyse statique est axée sur l'étude du bilan alors que l'analyse dynamique raisonne essentiellement en termes de flux. L'analyse financière repose sur l'étude du bilan du tableau de financement.

▪ Analyse du compte de résultats

Cette analyse a été présentée dans les soldes intermédiaires de gestion qui peuvent être déterminés par un calcul en cascade illustré.¹

2.3.7. La démarche de l'analyse financière

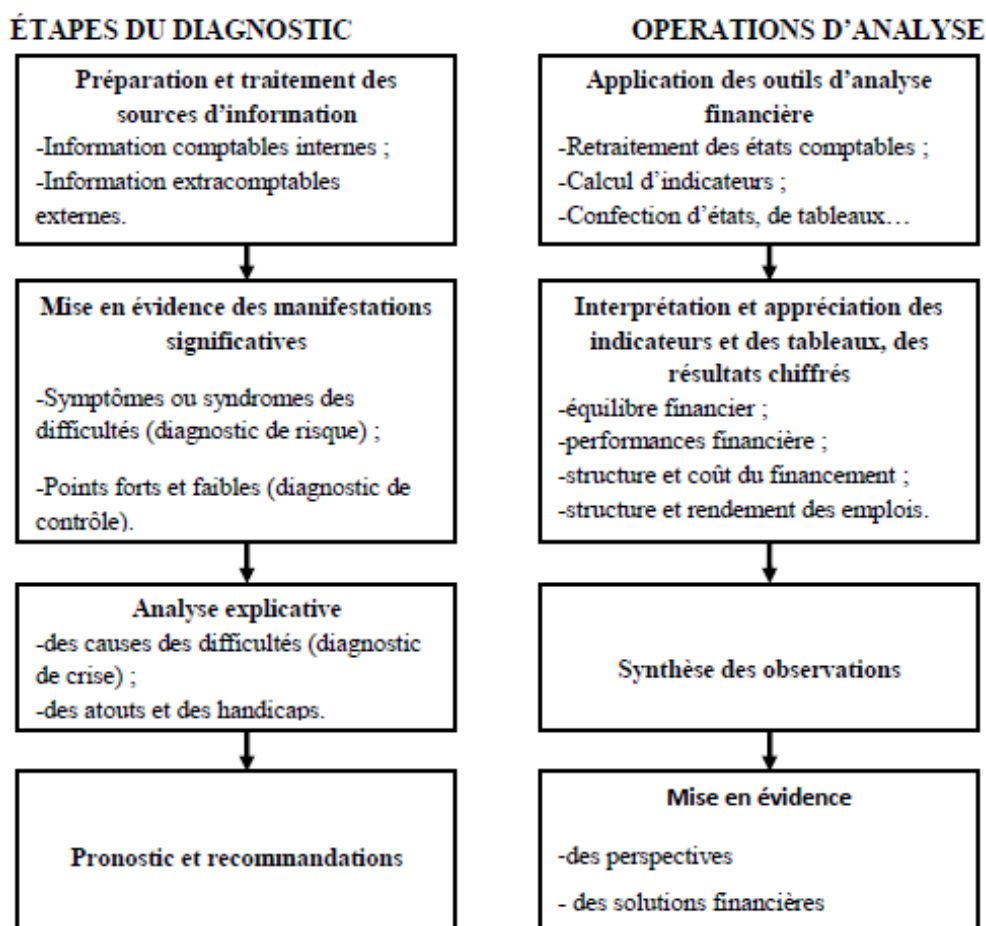
L'analyse financière est fondée sur l'information contenue dans les différents comptes du bilan, du compte des produits et des charges et de l'état des informations complémentaires, et bien évidemment l'ensemble des informations internes et externes qui ont une relation avec l'entreprise, son personnel, ses dirigeants et qui ont une influence directe ou indirecte sur celle-ci.²

¹ Georges, Langlois et Michèle, Mollet. « *Gestion financière* ». Édition Foucher : Paris, 2005, P.p. 139-140.

² COHEN, Elie. « *Analyse financière* ». 6ème édition. Paris: ECONOMICA, 2006, p. 08.

Dès lors, les démarches du diagnostic financier peuvent être représentées par un schéma qui fait ressortir à la fois les étapes qu'elles devraient respecter et les opérations d'analyse qu'elles devraient conduire à chacun de ces stades.¹

Schéma N° 04 : La démarche de l'analyse financière



Source : COHEN, Elie. « *Analyse financière* ». 6ème édition. Paris: ECONOMICA, 2006, p. 08.

2.3.8. Les différentes parties de l'analyse financière

L'analyse financière comprend trois parties essentielles selon «Georges, Langlois» sont :

- Une étude statique du bilan ;
- Une étude dynamique en vue d'étudier les mouvements financiers ;
- Une étude du compte de résultat pour étudier les performances dégagées par l'entreprise.²

¹ IBOUGAHAM, Mohamed. « *Diagnostic financier d'une entreprise* »: Bejaia: université A-Mira de Bejaia, FSEGC, 2015, p.p14-15. Format PDF. Disponible sur: www.université-Bejaia.dz(consulté le 05/10/2019).

² COHEN, Elie. *Op cit.* P.51.

▪ Étude statique du bilan

L'analyse statique constitue le noyau classique du diagnostic financière d'entreprise. C'est une approche traditionnelle qui s'intéresse à la solvabilité et à la structure financière de la firme.

L'analyse statique repose sur l'observation d'un bilan arrêté à une date donnée. Ses données concernent donc le passé.

- **L'approche statique du bilan fonctionnelle** : Le bilan fonctionnel récapitule les emplois et les ressources de l'entreprise.
- **L'approche statique financière du bilan** : L'approche financière est fondée sur la confrontation entre la liquidité des actifs et l'exigibilité du passif. Elle repose sur l'observation d'un bilan financier.¹

▪ Étude dynamique du bilan

L'analyse statique est axée sur l'étude du bilan alors que l'analyse dynamique raisonne essentiellement en termes de flux. L'analyse financière repose sur l'étude du bilan du tableau de financement.

2.3.9. Analyse du compte de résultats

Cette analyse a été présentée dans les soldes intermédiaires de gestion qui peuvent être déterminés par un calcul en cascade illustré.

La conclusion de cette analyse se matérialise par une vision très claire de la solvabilité de l'entreprise, de sa rentabilité et de ses perspectives.

2.4. Définition de la rentabilité

Globalement la rentabilité peut être définie comme : « *l'aptitude de l'entreprise à secréter un résultat exprimé en unité monétaire* »².

Selon RAMAGE .pierre, la rentabilité peut être définie comme étant : « *un indicateur d'efficacité établissant une comparaison entre les résultats obtenus et les moyens mis en œuvre pour obtenir ce résultat. En outre c'est l'aptitude d'un capital à dégager un bénéfice* ».³

2.4.1. Les typologies de la rentabilité

Étant donné qu'il y a plusieurs niveaux de résultats, lesquels sont obtenus à partir des différents moyens (*économiques, financiers...*), la rentabilité comporterait donc plusieurs facettes

¹ COHEN, Elie. « *Analyse financière* ». 6^{ème} édition. Paris: ECONOMICA, 2006, p.08.

² COLAISSE, B : « *La gestion financière de l'entreprise* », PUF, Paris, 1993, P.299.

³ RAMAGE, Pierre : « *Analyse et diagnostic financier* », Edition d'organisation, Paris, P.145.

dans la mesure où l'entreprise doit satisfaire ses différents partenaires qui ont des perceptions divergentes de la performance. Dans le cadre du calcul de la rentabilité, on distingue trois catégories de rentabilité, il s'agit de :

- La rentabilité économique ;
- La rentabilité financière ;
- La rentabilité commerciale ;
- La rentabilité d'exploitation ;
- La rentabilité de la marge d'assurance nette.

2.4.1.1. La rentabilité économique (RE)

▪ Définition de la (RE)

« La rentabilité économique est un indicateur synthétique qui exprime l'efficience du processus d'exploitation¹. Elle met en cause le rapport entre une mesure du résultat et les actifs avancés afin de l'obtenir ». ²

▪ Mode de calcul de la (RE)

La rentabilité économique se mesure par le ratio suivant³ :

$$\text{Ratio de rentabilité économique (REE)} = \text{Résultat net} / \text{Total actif}$$

2.4.1.2. La rentabilité financière

▪ Définition de la rentabilité financière

« La rentabilité financière mesure la rentabilité d'une entreprise du point de vue de chaque pourvoyeur de fond, que ce soit des actionnaires ou prêteurs. En ce qui concerne la rentabilité du point de vue des actionnaires, il s'agit d'estimer le taux de rémunération du capital financier, c'est à dire la rentabilité d'investissement réalisé par les propriétaires de l'entreprise ». ⁴

▪ Mode de calcul de la rentabilité financière

La rentabilité financière fait référence, au dénominateur, à des capitaux investis par les bailleurs de fonds de l'entreprise, actionnaire et prêteur. Elle se mesure par le ratio suivant : ⁵

$$\text{Ratio de rentabilité financière (RRF)} = \text{Résultat net} / \text{Capitaux propres}$$

¹ ALAIN. Marion, *Op.cit*, p.183.

² COHEN Elie, *Op.cit*, p.84.

³ RAMAGE, Pierre, *Op.cit*, p.145.

⁴ GINGLINGER : « *Gestion financière de l'entreprise* », Edition Dalloz, Paris, P.37.

⁵ RAMAGE, Pierre, *Op.cit.*, p.146.

La rentabilité financière intéresse surtout les associés, si elle est élevée et, notamment, si elle est supérieure aux taux d'intérêt pratiqué sur le marché financier (*effet de levier favorable*).

2.4.1.3. La rentabilité commerciale (RC)

▪ Définition de (RC)

La rentabilité commerciale représente la politique de prix de l'entreprise et la marge brute quelle dégages sur le prix de revient des produits qu'il vend. La rentabilité commerciale est un indicateur de gestion essentiel à l'activité des entreprises de distribution :¹

- Des conditions d'approvisionnement ;
- De sa politique de prix est-elle la possibilité de répercuter sur ses prix de vente la hausse des coûts de ses achats ;
- De sa politique de produits élargissement de la gamme des produits commercialisés.

▪ Mode de calcul de (RC)

La rentabilité commerciale se calcul par le ratio suivant :

$$\text{Ratio de la rentabilité commerciale (RRC)} = \text{Résultat net} / \text{chiffre d'affaires}$$

2.4.1.4. La rentabilité d'exploitation

▪ Définition de la rentabilité d'exploitation

Cet indicateur de la trésorerie dégagée par l'entreprise est un indicateur avancé de la rentabilité économique d'une affaire, généralement ce ratio est supérieur à 10% dans les entreprises industrielles et oscille entre 6% et 8% dans les entreprises de négoce.

Le brut premier d'une entreprise est de créer de la richesse. Pour cela, une batterie d'indicateurs s'attache à mesurer la rentabilité d'affaire.

▪ Mode de calcul de la rentabilité d'exploitation

La rentabilité d'exonération se calcule par le ratio suivant :

$$\text{Rentabilité d'exploitation} = \text{Marge d'assurance nette} / \text{chiffre d'affaire}$$
$$\text{Ou le chiffre d'affaire} = \text{Primes émises} + \text{Coûts de police.}$$

Ce ratio mesure l'intégration de l'entreprise dans le processus de production ainsi que le poids des prestations dans les primes émises (CA).

¹ REDJEM, Necib : « Méthodes d'analyse financière », Edition DAR EL OULOUM, 2005, p.100.

2.4.1.5 La rentabilité de la marge d'assurance nette

▪ Définition

La marge nette ou marge bénéficiaire nette est un élément comptable qui permet de donner en pourcentage la rentabilité d'une entreprise. C'est un ratio permettant de déterminer ce que gagne une entreprise une fois payées toutes les charges.

▪ Mode de calcul

La rentabilité de la marge d'assurance nette se calcule par le ratio suivant :

$$\text{Rentabilité de la marge d'assurance nette} = \frac{\text{Résultat technique opérationnel}}{\text{La marge d'assurance nette}}$$

Ce ratio mesure l'excédent de la marge d'assurance nette sur les charges rémunérées par cette dernière (*charges de fonctionnement + dotations*).

2.5. L'importance de la rentabilité

La rentabilité des capitaux investis est une variable importante pour toute entreprise, et l'une des critères essentiels d'action des institutions financières¹. En effet la rentabilité est l'une des principales sources de production du capital. Un bon secteur assurantiel est constitué d'une compagnie d'assurance rentable et dotées de fonds propres en quantité adéquates.

2.6. Le suivi de la rentabilité

L'analyse de la rentabilité peut se faire périodiquement et de façon continue pendant l'année, après un certain nombre d'années ou à chaque exercice. L'analyse continue pendant l'exercice permet d'observer toutes les anomalies et d'y remédier. Le suivi de la rentabilité peut se faire par différentes méthodes.

2.6.1. Par la méthode des ratios

L'analyse par la méthode des ratios est une méthode d'analyse employée depuis longtemps par les cadres dirigeants pour surveiller, agir sur les performances de leur entreprise et pour une meilleure prévision.²

Le respect des ratios de rentabilité permet d'être dans les normes de suivre l'évolution de l'état de l'institution.

¹ SAUTTER, C : « Introduction : trois essais sur la rentabilité », revue économie et statistique, numéro 60, 1974, p.03.

² DEPALLENS, G. JOBARD : « Gestion financière de l'entreprise », 11ème Ed. 1997, p.811.

2.6.1.1 Définition d'un ratio

On appelle ratio un apport entre deux grandeurs significatives de l'activité de l'entreprise. Un ratio doit donc exprimer obligatoirement une valeur relative et par voie de conséquence rendre compte, de manière également significative des modifications intervenues dans la structure d'exploitation ou dans la structure financière de l'entité.¹

M. Deprez et M.Duvant, expliquent aussi que : « *un ratio est un rapport combinant deux valeurs caractéristiques extraites des documents d'une entreprise* ». ²

2.6.1.2 Types de ratios

Il n'est pas nécessaire d'en calculer un très grand nombre pour obtenir le complément d'analyse recherché. Certains sont communs à toutes les associations, d'autres ne sont pertinents que pour un secteur ou une structure donnés. Sont distingués :³

- Les ratios d'activité ;
- Les ratios de structure financière ;
- Les ratios de liquidité et de trésorerie ;
- Les ratios de rentabilité.

2.6.1.3 Utilité des ratios

L'analyse financière par ratios permet au responsable de suivre le progrès de son entreprise et de situer l'image qu'elle offre aux tiers intéressés tels que les actionnaires, les banquiers, les clients et les personnels.

On va citer quelques objectifs :⁴

- Facilite l'interprétation économique et financière de la situation de l'entreprise, et d'identifier d'éventuel problème ;
- Joue le rôle d'indicateur des points faibles et points forts qui caractérisent la politique financière.

¹ ALFONIS, Gerard., PAUL. Grandjean : « *Pratique de gestion et d'analyse financière* », France, éditions d'organisation, septembre, 1986, p.88.

² DEREZ, Michelle., DUVANT, Marcel : « *Analyse financière. France* », édition techniques, septembre, 1999, p.25.

³ BOUGAHAM, Mohamed : « *Diagnostic d'une entreprise Cas de CEVITAL SPA* », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences de Gestion Option : Finance d'Entreprise, Université A.Mira de Bejaïa, Année [2014/2015], p.54.

⁴ VIZZAVONA, Partice : « *Gestion financière* », édition Tome, 1^{ère} Edition. Paris. 1991, p.52.

▪ Il est important de savoir que

La réussite d'une décision financière repose sur l'aptitude qu'ont les responsables à prévoir les événements. La prévision est clé du succès de l'analyse financière. Quant au plan financier, il peut prendre de nombreuses formes qui doivent tenir compte afin de les corriger, ainsi que ses faiblesses pour mieux y remédier.

2.6.2. Par la méthode des soldes intermédiaire de gestion « SIG »

Les soldes intermédiaires de gestion (SIG) permettent d'analyser le résultat de l'entreprise en le décomposant en plusieurs indicateurs importants, ce qui permet d'obtenir de l'information sur l'activité d'une entreprise et la formation de son bénéfice ou déficit.

▪ L'objectif des « SIG »

Le calcul des soldes intermédiaires de gestion permet :

- Comprendre la formation du résultat net en le décomposant ;
- D'apprécier la création de richesse générée par l'activité de l'entreprise ;
- De suivre dans l'espace et dans le temps, l'évolution de la performance et de la rentabilité de l'activité de l'entreprise à l'aide de ratios d'activité, de profitabilité, et de rentabilité.¹

2.6.3. Par les indicateurs du tableau de bord

Les tableaux de bord sont des documents produits de façon périodique présentant un ensemble d'indicateurs structurés et formalisés, et visant à apprécier les performances d'une activité.²

2.6.3.1 Définition du tableau de bord

Selon M LEROY, le tableau de bord « est une présentation synthétique et périodique des indicateurs de gestion qui permettent à un responsable de suivre la réalisation des objectifs de son unité de gestion et d'en rendre compte ». ³

2.6.3.2 L'objectif du tableau de bord

Selon R.N.ANTHONY, l'objectif du tableau de bord « est de permettre au manager de montrer l'évolution d'un maximum d'indicateurs pour ne pas passer à côté d'un changement dans le business qui pourrait être dramatique. ⁴

¹ OGIEN, Dov : « Gestion financière de l'entreprise ». Edition DUNOD. Paris 2008. P.22.

² FERNANDEZ, A. « L'essentiel du tableau de bord », Edition d'Organisation. Paris, 2005, p.178.

³ LEROY, M : « Le tableau de Bord au service de l'entreprise », Edition d'Organisation, 2001, p.14.

⁴ ANTHONY, R-N : « Tableaux de bord et reporting : quelques différences ? » Revue & BI, n° 24.

Son rôle peut se résumer comme suit :

- Il permet de rendre des comptes sur les résultats obtenus et a dialoguer entre les différentes fonctions et les niveaux hiérarchiques de l'entreprise ;
- Il fournit des informations essentielles, significatives et rapides pour faciliter la prise de décision des responsables ;¹
- Il permet de contrôler en permanence les réalisations par rapport aux objectifs fixés dans le cadre des budgets.

2.6.4. Par la méthode de benchmarking

La concurrence nécessite la mise en place d'un système de comparaisons systématiques de la performance de l'entreprise ou de certaines de ses fonctions avec le monde extérieur. Cette méthode préconise des échanges d'expériences entre professionnels ayant des problématiques similaires ou chacun cherche à être meilleur.

2.6.4.1 Définitions du benchmark ING

*« Le benchmarking est le processus qui consiste à identifier, à analyser et à adopter les pratiques des organisations les plus performantes en vue d'améliorer les performances de sa propre organisation. Il ne se limite pas à la simple identification des meilleures pratiques. Il va bien au-delà, car il suppose un travail approfondi de mesure de ses propres performances puis celle des entités de référence, et leur mise en œuvre dans son organisation ».*²

2.6.4.2 Finalité du BENCHMARKING³

Le BENCHMARKING est un outil d'aide à la décision basé sur la comparaison des performances. Il met en lumière des points forts et des points faibles de l'unité ou d'un point de vente mais également des éléments permettant de définir où elle se situe par rapport à ses concurrents.⁴

Il est indispensable à toute société d'assurances, de développer au mieux leurs capacités à Gérer les ressources de façon à garantir le paiement des prestations aux assurés quel que soit les circonstances.

¹ FONTAINE-GAVINO, K & ZAMBEAUX, A : « Bilan social et tableaux de bord : des outils de pilotage au service des ressources humaines », Collection : les diagnostics de l'emploi territorial hors-série n° 9, Décembre 2005, p.15

² BOUIN, X et SIMON, F6X, « Les nouveaux visages du contrôle de gestion », Edition DUNOD, Paris, 2000, p 77.

³ GAUTRON J. et al, « Le guide du benchmarking », Edition d'Organisation, Paris, 2003, p.31.

⁴ AUTISIE, D., BENSEBAA, F. et BOUDIER, F : « L'atlas du management », Edition d'Organisation, Paris, 2010, p.250.

Section 03 : Les différents moyens de financement d'une compagnie d'assurance

Pour exercer son activité, l'entreprise doit d'abord engager des dépenses avant de percevoir des recettes : réalisation des investissements matériels (*terrains, installations, constructions*) ; achats des matières et fournitures, prévoir la rémunération de la main d'œuvre). Ce n'est qu'ultérieurement, à l'issue de la production et de la commercialisation, que des recettes seront encaissées après la réalisation des ventes. Il y a donc un décalage dans le temps entre les paiements et les encaissements concernant aussi bien les investissements que l'exploitation. Ce décalage crée des besoins de financements que l'entreprise devra couvrir en se procurant des fonds selon différentes modalités.

Elle se finance de plusieurs manières différentes : par sa capacité d'autofinancement, par emprunt et par fonds propres (*augmentation de capital*).

Les différents moyens de financements d'une compagnie d'assurance sont :

3.1. Les investissements des assureurs

Les sociétés d'assurance collectent d'importantes sommes d'argent qu'elles doivent gérer de façon prudente. Cette gestion tient compte de leur profil de risque et besoins de liquidités. Elles développent donc une stratégie d'investissement dont la complexité dépend de la nature des affaires souscrites, l'environnement économique, financier et géopolitique étant un élément déterminant de cette stratégie.

Dix ans après une crise financière majeure, le marché est confronté à de nouvelles incertitudes. La persistance de taux d'intérêt bas crée des difficultés.

Depuis plus d'une décennie, les assureurs, investisseurs majeurs sur le marché financier, sont confrontés à une situation où la croissance de la durée entre l'actif et le passif de leur bilan leur fait courir de nouveaux risques. La stratégie de placement occupe dans ce contexte un rôle de premier plan.

3.1.1 Typologie des investissements des assureurs

Les stratégies d'investissement sont différentes selon la nature de la compagnie d'assurance et de son profil de portefeuille. Les assureurs vie et caisses de retraite sont des investisseurs à long terme avec des besoins de liquidités prévisibles.

A contrario, les assureurs non vie détiennent plus de liquidités. Les sinistres étant plus difficiles à prévoir, les assureurs dommages ont besoin de plus de liquidités pour faire face à plus d'incertitudes.

- **L'assurance vie** : les produits généralement vendus prennent en compte le risque de décès. Les calculs de primes et paiements des indemnités sont fonction de tables de mortalité standardisées. Cette donnée fondamentale donne une bonne prédictibilité aux investissements des assureurs vie;
- **Les caisses d'assurance retraite** : leur activité est proche de celle de l'assurance vie. Les primes perçues sont connues puisqu'elles constituent un pourcentage du salaire. Les prestations sont reversées à l'âge de la retraite et sont également connues à l'avance;
- **L'assurance non-vie (Assurance de dommages** : si le calcul de la prime reflète l'exposition de l'assureur au risque en tenant compte du profil de ce dernier et de son historique, la survenance du sinistre revêt un caractère plus aléatoire. Les sinistres potentiels sont plus difficiles à prévoir en assurance non vie qu'en assurance vie.¹

3.1.2 La politique d'investissement des assureurs

C'est la direction de la compagnie d'assurance qui détermine la stratégie d'investissement. Cette dernière est soumise ensuite au conseil d'administration pour approbation.

La stratégie est élaborée en amont par les actuaires en collaboration avec l'équipe dirigeante. Elle tient compte des revenus réguliers provenant des primes perçues, du type d'affaires souscrites et de la particularité des branches dans lesquelles l'assureur est engagé.

La stratégie d'investissement mentionne les conditions d'utilisation des différentes catégories d'investissement. Chacune d'entre elles doit correspondre au besoin d'investissement de la compagnie d'assurance.

Le document qui définit la stratégie d'investissement doit indiquer :

- Les principes d'investissement et les objectifs poursuivis par le biais des modèles utilisés;
- Les catégories autorisées d'investissement ainsi que ceux qui ne le sont pas;
- La description des techniques d'investissement;
- La description des procédures d'investissement, de contrôle et de suivi;
- La description de la répartition des responsabilités et des compétences nécessaires.

Il est à noter que, encouragé par les réglementations, l'investissement en matière environnementale ou sociale dit «*investissement responsable*» prend de plus en plus de place dans les stratégies de placement des assureurs.²

¹ GAUTRON J. et al, *Op.cit.*, p.31.

² <https://www.atlas-mag.net/article/les-investissements-des-assureurs>

3.1.3 Moyens de financement du cycle d'investissement

L'entreprise peut financer ses investissements par ses propres ressources (*fonds propres*) ou par des ressources extérieures (*ressources étrangères*).

a) L'autofinancement

L'autofinancement est le financement des investissements par les moyens propres de l'entreprise, c'est la ressource qui provient de l'activité de l'entreprise et conservée par elle.

L'autofinancement a pour avantage d'assurer à l'entreprise son indépendance.

$$\text{Autofinancement} = \text{Caf} - \text{Dividendes.}$$

Ressource interne disponible après rémunération des associés.

b) L'augmentation de capital

Ce mode de financement est plus rare car il est plus difficile de trouver de nouveaux apporteurs de fonds que de puiser dans ses propres ressources.

Permet de financer le développement de l'entreprise (*investissements nouveaux*) ou en cas de perte, rétablir une situation financière saine (*émission de titres, introduction en bourse*), capital risque (*organisme financier*). Les cessions d'éléments d'actifs Elles peuvent résulter d'un renouvellement normal des immobilisations, de la nécessité d'utiliser ce procédé pour obtenir des capitaux, ou de la mise en œuvre d'une stratégie de recentrage (*cessions des participations ou filiales marginales par rapport aux métiers dominant qu'elle exerce*).

c) Le financement des investissements par ressources étrangères

Les fonds propres sont le plus souvent, insuffisants pour financer la totalité des investissements. L'entreprise doit donc recourir à des sources de financement externe. Les emprunts à long ou moyen terme Le recours à ce mode de financement augmente son endettement et réduit sa capacité d'emprunt.

3.2 faire des placements sur Le marché financier

De nos jours, l'industrie de l'assurance a connu un développement considérable sur le plan mondial. Elle constitue l'un des piliers dans la croissance du produit intérieur brut de bon nombre de pays. Ainsi au plan mondial, le marché de l'assurance atteint 2900 milliards de dollars USD en 2003. L'Afrique en représente 1% (*marché vie et non vie*), la plus grande part étant représentée par l'Amérique avec 39%, précédant l'Europe (35%) et l'Asie (23%). Les assureurs doivent toujours être en mesure de faire face à leurs engagements envers leurs assurés. Ces engagements sont

couverts par différentes catégories d'actifs dans lesquelles les entreprises d'assurances investissent sur le marché financier. Le marché financier est celui des capitaux à long terme. Il permet de catalyser l'épargne à court terme, généralement peu productive, pour la redistribuer aux entreprises sous forme d'épargne à long terme. Les fonds ainsi dégagés doivent permettre de procéder à des investissements bien plus importants que ceux générés sans marchés financiers. Par l'importance des montants placés, les sociétés d'assurance sont des acteurs majeurs sur les marchés financiers et jouent un rôle primordial dans le financement de l'économie (*entreprises et États*).

3.3 Gestion du risque de liquidité pour les compagnies d'assurance comme un moyen de financement indirecte

Le secteur de l'assurance est resté faiblement exposé au risque de liquidité par le passé. Celui-ci peut être défini comme le risque lié à la vente rapide et nécessaire de portefeuilles d'actifs pour payer les assurés selon les termes des contrats commercialisés.

Les investissements sont principalement réalisés sur des classes d'actifs liquides et de bonne qualité de crédit, comme par exemple d'obligations d'États européens. Le rendement sur ce type d'instrument permettait de servir un taux attractif aux assurés sans contrainte de liquidité. Suite à la baisse continue des taux d'intérêt observée depuis quelques années, la politique d'investissement du secteur a été modifiée pour intégrer d'autres classes d'actifs, plus rentables mais moins liquides. La mesure et le suivi du risque de liquidité deviennent un sujet d'attention pour le superviseur et les compagnies d'assurance, mais également pour les asset managers gestionnaires des actifs de l'assureur.

$$\text{Ratios de liquidité} = \text{Sources de liquidité} / \text{Besoins de liquidité}$$

- **Les sources de liquidité correspondent aux actifs pondérés par des coefficients représentatifs** (*par exemple la trésorerie serait pondérée à 100%, les obligations souveraines notées AA- ou plus à 100%, les covered bonds Investment Grade (IG) à 70%*).
- **Les besoins de liquidités correspondent à des rachats massifs de contrats**, primes non acquises, paiements de primes exceptionnelles en cas de catastrophe naturelle.¹

Dans un second temps, l'EIS proposera d'autres mesures du risque de liquidité, incluant notamment les projections de flux de trésorerie des compagnies. L'objectif est de construire des

¹ <https://www2.deloitte.com/fr/fr/pages/services-financier/articles/gestion-risque-liquidite-companies-assurance.html>.

indicateurs à la fois court terme et long terme, à l'instar du cadre réglementaire mis en place dans le secteur bancaire.¹

3.4 Entreprises étrangères ayant une installation permanente en Algérie

Par entreprise étrangère ayant une installation permanente en Algérie, il y'a lieu d'entendre les sociétés de capitaux ou les entreprises individuelles situées en Algérie dont l'installation présente une certaine permanence au moyen de laquelle s'exerce une activité génératrice de profits, jouissant d'une autonomie de fait ou de droit réalisant une opération avec contrepartie à caractère industriel ou commercial.

L'implantation de ces entreprises s'effectue ainsi soit par la création d'une filiale, soit par l'intermédiaire d'une succursale ou de tout autre établissement (*chantier, bureau, local.....*). Lorsque ces dernières s'assurent et assurent leurs matériels auprès des compagnies d'assurance algérienne ces compagnies d'assurance nationales augmentent leurs chiffre d'affaire et assurent leurs pérennités.²

Grace à ces différents moyens de financements les compagnies d'assurances maintiennent largement leurs équilibres financiers, et leurs place, face à un marché concurrentiel et en plein mutations ce qui leurs permettent d'assurer leurs survies.

L'analyse économique s'attache aujourd'hui à ces préoccupations de politique économique et financière, mais son objet principal reste l'interprétation du rôle de l'assurance comme technique de couverture des risques et sa pertinence face à l'incertitude, ainsi de connaitre les éléments essentiels d'une bonne gestion financière au sein d'une compagnie d'assurance et les moyens dont elle s'auto finance afin d'assurer sa pérennité et garder sa place face à un environnement concurrentiel ,et les sections ci-dessus expliquent ces différents points évoqués.

¹ <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/marches-financiers/fonctionnement-du-marche/liquidite/>

² <https://www.universalis.fr/encyclopedie/financement-des-entreprises.>

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

La gestion des risques a pour but de créer un cadre de références aux entreprises afin d'affronter efficacement le risque et l'incertitude. Les risques sont variés et présents dans presque toutes les activités économiques et financières des entreprises. Il existe plusieurs risques financiers au niveau des entreprises pouvant remettre en cause leur pérennité. Le processus d'évaluation et de gestion des risques financiers fait partie du développement stratégique de l'entreprise et doit être conçu et planifié au plus haut niveau, soit au conseil d'administration. Une approche intégrée de la gestion des risques financiers doit évaluer, contrôler et faire le suivi de tous les risques financiers auxquels l'entreprise est exposée.

Section 01 : Notions générales sur la gestion des risques

La prise des risques est inhérente à toute société, Il n'ya ni croissance, ni création de valeur dans une société sans elle. S'ils ne sont ni correctement géré, ni maîtrisés, ces risques peuvent affecter la capacité de la société à atteindre ses objectifs.

En effectuant une veille permanente sur les risques pour les prévenir et les gérer, le service de gestion de risques occupe une place essentielle dans la conduite et le pilotage des différentes activités de l'entreprise d'assurance.

1. Concepts sur la notion de risque

De la perception des dommages potentiels liés à une situation dangereuse se rapporte la notion du risque.

1.1 Le risque dans l'entreprise

- Le risque « *c'est un événement aléatoire pouvant entraîner des dommages ; sa réalisation est ainsi génératrice de pertes pour l'entreprise* ». ⁽¹⁾
- Selon la norme ISO 31000 :2010 , « *Le risque c'est l'impact de l'incertitude sur les objectifs de l'organisme* ». ⁽²⁾

Ces définitions permettent de rendre compte de l'existence de concepts communs liés à la notion de risque. Le risque y définit comme un danger que l'on identifie sans ambiguïté, associée à la réalisation d'un événement dont la réalisation est probable. Les deux éléments importants sont l'identification du danger et la probabilité de réalisation de l'évènement.

1.2 Le risque en assurance

Pour que l'opération d'assurance soit possible, il faut que l'assureur soit capable de donner un prix actuel à un événement futur. C'est ce que permet la notion de risque.

¹MARMUSE, C. MONTAIGNE, X : « *Management du risque* », 2^{ème} édition Vuibert entreprise, paris, 1989, p.45.

²Louiso, Jean-Paul : « *Gestion du risque du risque, 100 questions pour comprendre et agir* », 2^{ème} édition, édition AFNOR 2014, p.214.

1.2.1 Définition de risque

« Le terme *risque* en matière d'assurance selon Ali Hassid « et un événement futur et incertain..., il dépend seulement du hasard ». ⁽¹⁾

1.2.2 Les conditions d'assurabilité d'un risque

Un risque n'est assurable par une entreprise d'assurance que si deux conditions sont remplies :

- On peut lui donner un prix, lui attribuer une valeur monétaire .Cela passe par des conventions, en particulier quand il s'agit d'évaluer des pertes par nature hors commerce comme la vie ou le corps humaine, ou la conséquence d'événement dont la nature est mal connue comme les organismes génétiquement modifiés (OGM) ;
- Il doit être mutualisable. L'assurance est le contraire du pari : un risque unique n'est pas assurable. Il ne le devient que s'il est suffisamment mutualisé. Le rôle de l'assureur est de constituer des pools de risques qui doivent rester équilibrés. Il doit pouvoir « sélectionner » les risques pour que ses portefeuilles de risques ne soit pas déséquilibrés. ⁽²⁾.

2. Les différents types de risques

Il existe de multiples typologies de risques⁽³⁾ .La première sépare les risques que l'on subit et les risques que l'on prend dans le cadre de son activité. Solvabilité il s'articule autour de la classification sui suit :

2.1 Le risque de souscription

C'est le risque de perte de la valeur liée aux fluctuations des prestations à verser aux assurés.

2.2 Le risque de marché

Le risque de marché de l'assurance est le risque de pertes de valeur liées aux fluctuations des marchés financiers.

2.3 Le risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de pertes de valeur liées aux effets du changement de la qualité de crédit des créanciers de l'assureur.

2.4 Le risque opérationnel

Le risque opérationnel est le risque de pertes de valeurs liées à des processus internes défailtants ou inadaptés ou à des événements externes. Le risque opérationnel recouvre donc le risque d'usage de l'entreprise.

¹ HASSID, Ali : « introduction à l'étude des Assurances Economiques », édition ENAL, 1984.P.45.

² TRAINER, P., THOUROT, P : *Op.cit*, p.05.

³ HASSID, Ali : *Op.cit*. p.153, 154.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

2.5 Les autres risques

D'autres risques pèsent sur les entreprises d'assurance. Le risque stratégique (*mauvais choix du management*), le risque de non-conformité ou le risque business (*déviations du volume d'activité par rapport aux objectifs budgétaires*) ne sont par exemple pas intégrés dans les calculs de solvabilité.

3. Le cycle des risques

Le cycle des risques comporte 4 étapes majeures : ⁽¹⁾

3.1 La politique de risque

Cette phase (*Entreprise Risk Management, ERM*) comprend la définition et la mise en œuvre de la politique de risque : elle explicite la stratégie risque la gestion du capital, les gouvernances, les processus de décision

3.2 La prise de risque

La prise de risque recouvre la souscription d'affaires, l'acquisition de portefeuille ou de compagnies mais également l'investissement des actifs financiers à l'égard des provisions techniques et la gestion tactique de ces actifs.

3.3 Le suivi des risques

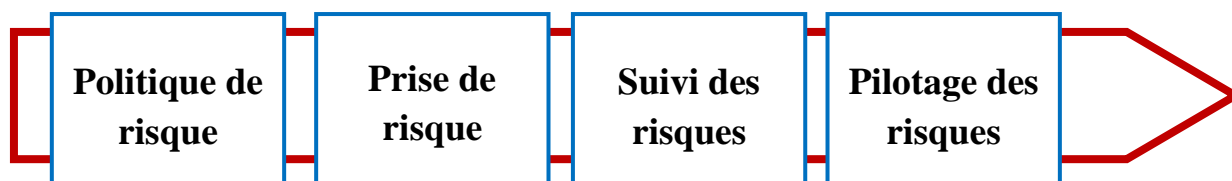
Le suivi des risques intègre l'établissement de tous les états de reporting sur les risques, le calcul des provisions et de la solvabilité.

3.4 Le pilotage des risques

Le pilotage des risques intègre l'atténuation des risques (*risk mitigation*). Il s'agit de la mise en œuvre des transferts de risque (*réassurance, titrisation, swaps de portefeuille, etc*).

Ce qui est bien illustré dans la figure suivante :

Schéma N°05 : Le cycle des risques



Source: TRAINAR, P., THOUROT, P : Op.Cit, Page 157.

4. La gestion des risques

Le système de gestion des risques facilite l'atteinte des objectifs de développement, de rentabilité et de solvabilité du résultat de l'entreprise, minimise le risque de faillite et garantit ainsi la réalisation de la promesse faite à ses clients.

¹ TRAINAR, P., THOUROT, P : Op.cit, p.157.

4.1 Définition de la gestion du risque

La gestion du risque peut être définie comme l'ensemble des activités coordonnées en vue de réduire le risque à un niveau jugé tolérable ou acceptable

4.2 Les objectifs de gestion des risques

La gestion des risques est une opération commune à tout type d'activité. Les objectifs visés peuvent concerner par exemple :

- Le gain de rentabilité et de productivité ;
- La gestion de coûts et des délais ;

4.3 Les phases de la gestion des risques

La gestion des risques est un processus itératif qui inclut notamment les phases suivantes :

- Appréciation du risque (*analyse et évaluation du risque*) ;
- Maîtrise ou réduction du risque.

4.4 Le dispositif de gestion des risques

Le dispositif de gestion des risques, permet à l'entreprise d'assurance d'identifier, de mesurer, de contrôler, de gérer et de déclarer les risques auxquels elle est ou pourrait être exposée,

4.4.1 Les contraintes à respecter par le dispositif de gestion des risques

Le dispositif de gestion des risques doit respecter les contraintes suivantes :

- **Le dispositif doit être complet** : Il couvre l'ensemble des risques auxquels l'entreprise est exposé ;
- **Le dispositif doit être cohérent** : Il permet de réconcilier dans une vision globale la stratégie de risque des actionnaires, des managers tout les prises de décisions opérationnelles de l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise ;
- **Le dispositif doit être homogène** : Il est inutile de surprotéger l'entreprise face à un risque pour l'exposer de manière inconsidérée à une autre ;
- **Le dispositif doit être intégré dans l'activité opérationnelle** : Il ne s'agit pas d'une organisation parallèle réservée à quelques fonctions spécifiques de l'entreprise mais d'un cadre opérationnel pour les collaborateurs ;
- **Le dispositif doit être simple et compréhensible** : ce ne doit pas être un processus administratif complexe mais un système d'information et des procédures de décision faciles à appréhender par les acteurs de l'entreprise.

5. Les Outils de gestion des risques

Cette partie porte sur les principaux outils de gestion des risques et notamment sur ceux qui sont apparus au cours des dernières années ou qui ont fortement évolué⁽¹⁾, en raison d'un des changements de l'environnement et d'autre part des mutations de la réglementation.

5.1 Les Contrôles

Le dispositif de contrôle interne des risques est transversal par rapport à l'ensemble des filières de risque. Il s'appuie sur 3 niveaux :

- **1^{er} niveau** : Les contrôles intégrés dans les opérations ;
- **2^{ème} niveau** : La validation des contrôles de premier niveau effectué par des équipes dédiées ou des opérationnels indépendants ; c'est le contrôle permanent ;
- **3^{ème} niveau** : Le contrôle indépendant effectués dans le cadre de mission d'audit périodique ; ce sont les contrôles ponctuels.

Le dispositif de contrôle doit garantir le bon fonctionnement des processus suivants :

- **Identification et cartographie des risques** : suivi des incidents survenus ou potentiels ;
- **Mesures des risques** : Détermination de la probabilité et du montant de l'impact du risque sur l'entreprise et l'exposition maximale ;
- **Reporting des risques** : reporting instantané du risque vers les dirigeants de l'entreprise en appliquant le principe de proportionnalité, suivi de son évolution et clôture du suivi ;
- **Atténuation des risques** : suivi de la mise en œuvre des mesures d'atténuation du risque, contrôle de leur efficacité.

5.2 La modélisation

Le premier pilier de solvabilité II, les normes de calcul de la valeur introduites par le CFO Forum et les exigences de la gestion actif/passif ont accéléré l'utilisation d'outils de simulation par les entreprises d'assurance. Ces nouvelles exigences ont été facilitées par la richesse de l'information disponible dans l'entreprise et par les capacités de calcul actuelles des systèmes d'informations.

5.3 Les stress tests

Le stress testing est l'un des outils les plus importants de la prise de décision.

Il s'agit de mesurer comment l'entreprise résiste à telle situation définie par une crise interne, crise économique, prise politique, catastrophe naturelle ou technologique, etc.⁽²⁾

¹ TRAINAR, P., THOUROT, P : *Op.cit.*, p.p.173, 184.

² *Idem* p.178.

5.4 Le reporting

Les entreprises d'assurance, et notamment les groupes, sont confronté à des exigences de reporting différentes dans chacun des territoires où elles opèrent et mais également dans les pays d'implantation du groupe.

5.5 Les transferts de risque

Les transferts des risques permettent de piloter les risques et la solvabilité, au-delà des choix de développement stratégiques.

5.6 L'infrastructure risque

La plus grande limite du dispositif de risque sera toujours le système d'information et la qualité des données disponibles.

6. L'analyse des différents types de risques

Les risques auxquels sont exposés les bilans des assureurs ont diverses origines et nous nous attacherons à détailler ceux qui pourraient potentiellement avoir le plus de répercussions en termes d'impact bilanciel.¹⁾

6.1 Le risque technique

Le risque technique pour un assureur est de sous-estimer le montant de la prime initialement perçue pour couvrir un risque ainsi que celui de sous –estimer le montant des réserves pour faire face aux sinistres à l'ultime est basé sur une estimation de indemnisation (*le cout du sinistre*) et des charges afférentes en matières de gestion.

6.2 Le risque de marché

De par la nature de leur modèle d'activité, les assureurs sont fortement exposés aux risques de marché en raison de leur activité d'investissement pour compte propre en totalité dans le cas de l'assurance ces dommages mais aussi en partie dans le cadre de l'assurance vie.

6.3 Le risque de liquidité

Le risque de liquidité peut être défini de manière générique comme étant le risque de disposer de liquidités insuffisantes par rapport aux besoins de l'assureur.

6.4 Le risque Opérationnel et de non-conformité

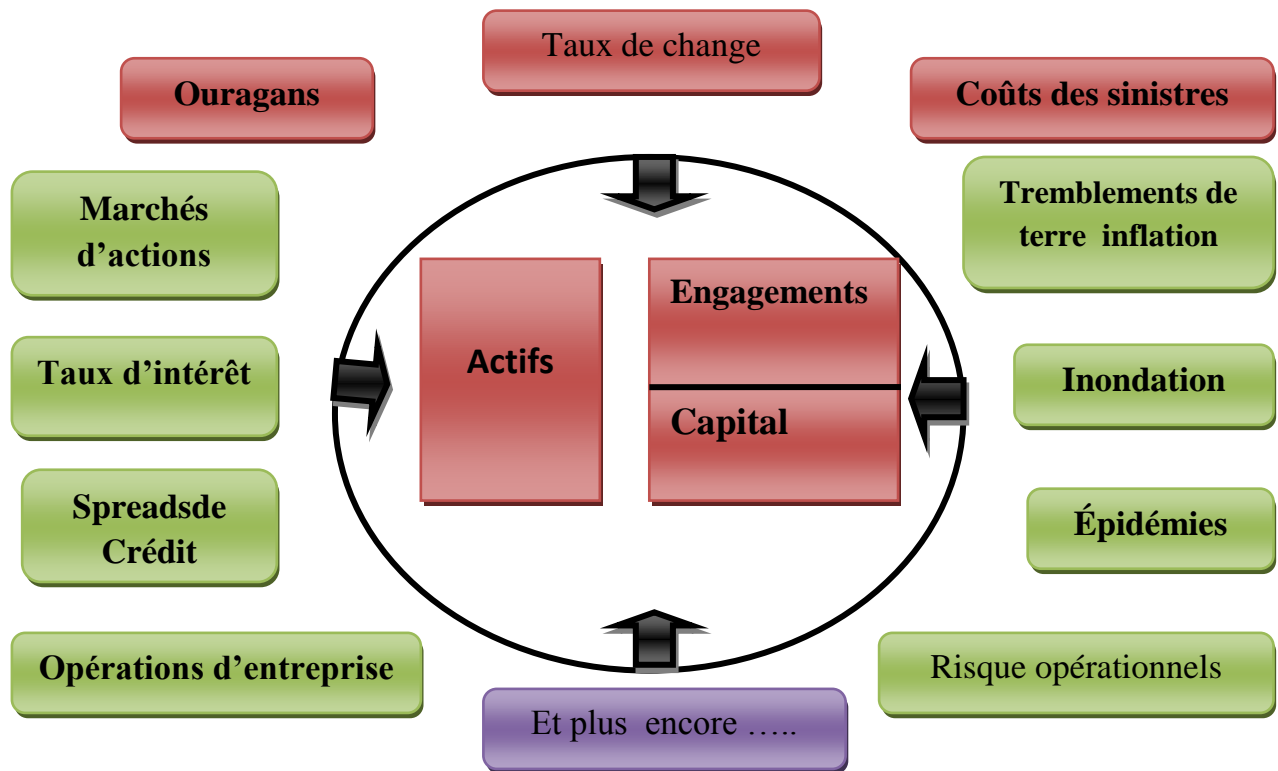
Le risque opérationnel, correspond au risque résultant de l'inadéquation ou de la défaillance des processus internes, des personnes, des systèmes ou d'événements extérieurs et risque juridique. Les risques de non-conformité, concernant notamment le non-respect des règles liées aux activités financières, qu'elles soient de nature législative ou réglementaires, des normes professionnelles et déontologiques, d'instructions, de l'éthique dans les

¹ TRAINAR, P., THOUROT, P : *Op.cit*,p.315-323.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

comportements professionnels ou encore de la lutte contre le blanchiment d'argent, la corruption ou le financement du terrorisme.

Schéma N 06 : Différents types de risques exerçant des contraintes sur le bilan des assureurs



Source: CRO forum, «insurance Risk Management Response to the Financial Crisis », Avril 2009

Le risque est un élément incontournable dans la vie de l'organisation. L'entreprise moderne est exposée à des risques aussi diversifiés qu'élevés. Cette exposition est liée aux évolutions techniques et industrielles, à l'accroissement de la part des exportations et l'internalisation des échanges économiques, aux innovations financières, à l'intensification des contraintes juridiques et à la complexité des technologies employées.

Cette section sera consacrée à la présentation du risque, en lui donnant une définition et en se référant à différents auteurs, pour passer et sa classification selon divers critères.

Section 02: La gestion des risques de la branche automobile

L'automobile est le moyen de transport le plus répandu mais aussi le plus dangereux. Les dégâts d'un accident peuvent s'avérer dramatiques sur tous les plans, d'où la nécessité d'être bien assuré.

- Quelles sont les spécificités et les caractéristiques de l'Assurance Automobile ?
- Quelles sont les nature et étendue des garanties offertes ?
- Et comment gérer le risque automobile.

2.1 Définition et types d'un contrat d'assurance automobile

L'assurance automobile est obligatoire pour tous les véhicules motorisés. En échange d'une cotisation annuelle payée par l'assurée, appelée aussi prime, l'assurance auto couvrira la responsabilité civile du conducteur, c'est à dire prendra en charge les dommages causés par le véhicule lors d'un accident quel que soit l'objet (*piétons, passagers, autre véhicule, éléments de voirie*) à l'exception du conducteur et de la voiture elle-même.¹

Il existe deux types de contrat d'assurance

- **Le contrat particulier** : Le contrat pour particulier est destiné pour couvrir un seul véhicule, la distinction de particulier est un peu différent du terme employé en général car dans ce contexte le terme particulier ne veut pas dire uniquement l'usage privé mais aussi que le contrat prend en charge un seul véhicule car il peut exister des contrats flotte pour particuliers (*un particulier qui possède plusieurs véhicules*). Contrairement aux contrats flotte, les contrats pour particuliers n'ont pas d'avantage de réduction, d'absence de franchise ou d'absence de bonus-malus.
- **Contrat flotte** : La flotte est l'ensemble de véhicules à moteur couverts au sein d'une même police automobile, elle est divisée en deux catégories.²

Les flottes naturelles

Sont constituées d'un ensemble de véhicules appartenant aux :

- Exploités par un même propriétaire ou entité juridique ayant souscrit un contrat collectif pour la couverture globale de son parc. Ainsi tous les véhicules sont soumis aux mêmes règles tarifaires, les primes de chacun d'eux sont recouvrées en une seule fois et les conditions du contrat sont applicables indistinctement à tous.

¹ François Couilbant, Michel Latrasse, « *constant Eliashberg, les grands principes de l'assurance* », Editions L'Argus, 2003, P.87.

² Sylvie C .Jean.P. « *Manuel de l'assurance automobile* », 5^{ème} éditions, L'argus, Paris, 2016, p. 40.

- **Les flottes artificielles** : Correspondent au regroupement « *mutualisé* » de contrats automobiles couvrant des clients distincts d'un prescripteur ayant les mêmes besoins en termes d'assurance, chacun acquittant la prime relative à son véhicule.

2.2 Formation et durée du contrat

Effet et durée du contrat

- Le présent contrat est parfait dès l'accord des parties et notamment dès sa signature par l'assuré et l'assureur. Il prend effet le lendemain à midi de paiement de la première cotisation et au plus tôt aux dates et heures fixées aux dispositions particulières. Les mêmes conditions s'appliquent à tout avenant intervenant au contrat.
- Le contrat est conclu pour une durée qui ne saurait être inférieur à une année.
- Lorsque le contrat contient une clause de tacite reconduction, il est, à son expiration, reconduit d'année en année, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, un mois (01) au moins avant l'échéance annuelle de la prime.

2.2.1 Résiliation du contrat

Le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas suivants :

- Par le souscripteur de à chaque échéance annuelle de la prime, moyen, sous réserve que le contrat ait au moins d'une année d'existence, En cas de transfert de propriété du risque assuré, En cas de changement ou de cessation définitive d'activité professionnelle de l'assuré ;
- Par l'assureur En cas de non-paiement des primes ou en cas d'aggravation des risques lorsque l'assuré refuse de s'acquitter de la différence de prime réclamée par l'assureur et En cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration du risque à la souscription ou en cours de contrat lorsque l'assuré refuse de s'acquitter de l'augmentation de prime proposée par l'assureur ;
- Par le souscripteur Si des circonstances aggravantes mentionnées dans le contrat disparaissent, et si l'assureur refuse de réduire la prime en conséquence et si l'assureur concerné par le sinistre résilié un autre contrat du souscripteur après sinistre ;
- De plein droit En cas de retrait total de l'agrément de l'assureur et En cas de disparition totale du risque assuré, résultant d'un évènement non garanti. 14 Article 17 de l'ordonnance n°95-07 de 25 janvier 1995 relative à l'assurance 15 Police d'assurance CAAR « *assurance automobile* » code 3.1.111 p20.

2.3 Les garanties d'un contrat d'assurance automobile

En complément de la garantie obligatoire de responsabilité civile, l'assureur automobile propose d'autres garanties facultatives relatives aux dommages subis par le véhicule ainsi que celles relatives aux personnes transportées à bord.¹

2.3.1 Les garanties obligatoires automobiles (*les garanties responsabilités civiles*)

Elle concerne la responsabilité civile du conducteur.

« *Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule* ». Autrement dit l'assureur paie à la place de l'assuré les frais occasionnés aux autres lors d'un accident dont il porte la responsabilité. Dans le cadre d'une RC automobile, ces frais peuvent concerner les lésions corporelles (*mort ou blessure de personnes*), ou les dégâts matériels (*détérioration ou destruction des choses*).² En revanche elle ne remboursera pas les dommages de la voiture, même si elle est conduite par quelqu'un d'autre. Elle ne couvrira pas non plus les lésions corporelles si l'assuré conduit et qu'il est fautif.³

2.3.2 Les garanties facultatives

Les garanties facultatives couvrent les dommages causés au véhicule de l'assuré

2.3.2.1 Dommages avec ou sans collision «D.A.S.C.» :

Communément appelée « *tous risques* », cette garantie permet le remboursement des dommages occasionnés au véhicule assuré en cas de :

- Collision avec un autre véhicule qu'il soit ou non identifié ;
- Choc contre un corps fixe ou mobile ;
- Renversement sans collision préalable du véhicule assuré ;
- Dommages causés par : Hautes eaux, Inondations, Éboulements de rochers, Chutes de pierres, Glissement de terrain, Grêle.

L'article 1er de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 juillet 1988 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles

2.3.2.2 Dommages collision (DC) : En cas de collision avec un autre véhicule, un motocycle, un piéton ou un animal appartenant à un tiers identifié, la garantie dommages collision permet le remboursement des dommages occasionnés :

¹ Voir l'article 4 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

² <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances. Consulté le 29/02/2021 à 13h30.

³ <http://www.cna.dz>. Le portail s'assurance en Algérie ; Assurance automobile. Consulté le 29/02/2021 à 16h40.

2.3.2.3 Bris de glace (BDG) : L'assureur garantit l'assuré contre les dommages causés au pare-brise, à la lunette arrière et aux glaces latérales du véhicule assuré, par projection de cailloux, de gravillons, ou autres corps que le véhicule soit en mouvement ou en stationnement ;

2.3.2.4 Vol et incendie du véhicule (V.I.V)

Ces deux garanties sont généralement jumelées :

2.3.2.4.1 En cas de vol :

Indemnisation dans la limite de la valeur assurée des :

- Dommages résultant de la disparition du véhicule assuré, ainsi que des pneumatiques, accessoires, et pièces de rechange (*prévues dans le catalogue du constructeur et livrées en même temps que le véhicule*) ;
- Dommages et détériorations résultants d'une tentative de vol.¹

2.3.2.4.2 En cas d'incendie et d'explosion :

À l'exclusion de ceux occasionnés par tout explosif transporté dans le véhicule assuré, votre assureur dédommagera toute détérioration subie par votre véhicule, ses accessoires et ses pièces de rechange (*selon le catalogue du constructeur*).²

2.3.2.4.3 Autre garanties d'assurance automobile :

2.3.2.4.3.1 Défense et recours (DR)

Permet :

- La prise en charge de la défense des intérêts de l'assuré devant les juridictions concernées, chaque fois qu'il est mis en cause du fait de l'utilisation du véhicule assuré ;
- L'exercice du recours contre le tiers responsable ou son assureur, pour récupérer le remboursement des dommages subis par le véhicule assuré.

2.3.2.4.3.2 Personnes transportées (PT)

Permet :

- le paiement des indemnités prévues au contrat en cas de dommages corporels (décès, IPP et frais médicaux) subis par les passagers du véhicule assuré.

2.3.2.4.3.3 Les garanties contractuelles

Ces garanties permettent d'accorder au souscripteur des garanties contractuelles ainsi qu'aux membres transportés de sa famille. il s'agit des garanties suivantes :³

¹ Voir l'article 5 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

² www.coover.fr/assurance-auto/garanties-facultatives

³ Voir l'article 4 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

- **En cas de décès**

L'assureur s'engage à verser le capital prévu aux conditions particulières.

- **En cas d'infirmité permanente**

Lorsque les -personnes transportées sont atteintes d'une incapacité donnée, l'assureur s'engage à verser une indemnité égale au produit du capital garanti par le taux d'incapacité.

$$\text{(Capital * Taux d'invalidité = Indemnité).}$$

2.3.2.4.3.4 Frais de traitement

Ils permettent de rembourser à l'assuré tous les frais médicaux pharmaceutique, etc... à condition, de les justifier par les pièces légales requises.¹

2.3.2.4.3.5 Assistance automobile

Introduite depuis peu (*avril 2007*), l'assistance automobile est de plus en plus proposée par les sociétés d'assurance en partenariat avec des sociétés d'assistance. Cette garantie permet, en cas d'accident ou de panne et sur simple appel téléphonique, la mise à la disposition de l'assuré et autres bénéficiaires d'une aide matérielle immédiate :

- Dépannage ou remorquage du véhicule ;
- Séjour et déplacement des bénéficiaires à cause de l'immobilisation du véhicule assuré.

Le cas échéant, le bénéficiaire doit communiquer par téléphone ou tout autre moyen à la centrale d'alarme :

- Le numéro du contrat d'assistance ;
- Le nom et prénom ;
- L'endroit où il se trouve ;
- Le genre de service dont il a besoin ;
- Les coordonnées où il peut être joint.²

L'industrie automobile est l'un des secteurs manufacturiers les plus importants, avec un poids économique considérable est soumise à une forte intensité concurrentielle. Ce qui l'expose à différents risques Dont le risque de sinistralité Il devient alors nécessaire de gérer ces derniers à travers des activités d'anticipation.

¹ <http://www.jurisques.com> ; support de cours de droit des assurances. Consulté le 20/03/2021 à 23h00.

² FOUKROUN .J. « *garantie responsabilité civile en assurance automobile* ». Mémoire de post graduation spécialité en actuariat .USTHB ,1999. P.p.16,17.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

3. Etapes de calcul de la prime

3.1 La prime pure

La prime pure c'est le montant de sinistre moyen auquel devra faire face l'assureur pour le risque, Mathématiquement, la prime pure est le produit de la fréquence du risque par le cout moyen du sinistre.

$$\text{Prime Pure} = \text{Fréquence} \times \text{Cout moyen}$$

La fréquence est le nombre de fois de la réalisation de risque, c'est-à-dire la probabilité de survenance de risque. Le cout moyen est le montant du sinistre durant une période donnée.

3.2 La prime nette

Appelée également prime commerciale, la prime nette est la prime figurant sur les tarifs des sociétés d'assurances. Elle est l'addition de la prime pure et des chargements. Les chargements remplissent toutes les commissions et tous les frais d'assurance. Il en existe deux types de chargements : Les chargements d'acquisition qui constituent les commissions des intermédiaires notamment, et les chargements pour frais de gestion (*frais de gestion des sinistres*), (*du recouvrement des primes*), (*de placement des actifs*), (*et de rémunération des apporteurs*).⁽¹⁾

$$\text{Prime Nette} = \text{Prime pure} + \text{Chargements}$$

3.3 La prime totale

Elle est la somme effectivement payée par le souscripteur. Elle est égale à l'addition de la prime nette, des taxes et des frais accessoires.

$$\text{Prime totale(TTC)} = \text{Prime nette} + \text{Taxes} + \text{Frais accessoires}$$

Les frais accessoires sont des frais de police ou frais d'établissement, ils sont forfaitaires et déterminés en fonction de l'importance de la prime nette⁽²⁾. Les taxes sont des impôts indirects perçus par l'Etat, calculés sur la prime nette et les frais accessoires et varient également selon la nature du risque assuré.

¹ CUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M. *Op.cit.*P.55.

² *Idem.* P.55.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

4 Taux du bonus-malus

4.1 Taux du bonus

Le bonus est accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre durant la période d'observation. Un bonus de 25% correspond à un coefficient de 75%. Un bonus de 0% correspond à un coefficient de 1. Inversement un coefficient de 1,5% désigne un Malus de 25%. ⁽¹⁾.

Tableau N°01 : Le bonus accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre en Algérie

Durée cumulée d'assurance durant la période d'observation	Taux de bonus
Durée inférieure à 12 mois	0%
Durée égale ou supérieure à 12 mois et inférieur à 24 mois	25%
Durée égale ou supérieur à 24 mois	35%

Source : document de la CAAR 2005.

4.2 Taux de malus

Le malus est accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre durant la période d'observation. Les taux du malus sont déterminés en fonction de deux situations :

- La première situation est celle des assurés n'ayant pas de bonus au titre de contrat précédent. Dans ce cas le taux de malus appliqué est de 50% pour un sinistre, de 100% pour deux sinistres et de 200% pour trois sinistres et plus pendant la période d'observation ;
- La deuxième situation concerne les assurés ayant un bonus au titre de contrat précédent. Dans ce cas le taux du malus appliqué est de 0% pour un sinistre et 50% pour deux sinistres ,100% pour trois sinistres et 200% pour quatre sinistres et plus pendant la période d'observation. ⁽²⁾

¹ Voir le document de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou.

² Voir le document de l'agence CAAR de Tizi-Ouzou

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

Tableau N°02 : Le malus accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre en Algérie ¹

Nombre de sinistres survenus	Taux de malus
Assuré n'ayant pas de bonus au titre de contrat précédent	
Un sinistre	50%
Deux sinistres	100%
Trois sinistres	200%
Assuré ayant un bonus au titre de contrat précédent	
Un sinistre	0%
Deux sinistres	50%
Trois sinistres	100%
Quatre sinistres	200%

Source : document de la CAAR 2005.

5. Moyens de lutte contre le risque automobile

5.1 Le calcul de probabilité de survenance du sinistre

L'assurance s'appuie sur le principe de mutualisation des risques. Pour comprendre ce mécanisme, il est nécessaire d'étudier les différents points de cette loi à savoir :

5.1.1 La loi des grands nombres

La loi des grands nombres est l'un des fondements de la statistique. C'est à la faveur d'un grand nombre d'observation qu'il est possible de dégager des probabilités de survenance, c'est-à-dire des chances de réalisation des événements observés. Ces probabilités se vérifieront en principe dans nouveaux groupe répondant aux mêmes caractéristiques que celui où le calcul a été fait.

5.1.2 Les statistiques

Le recours à la statistique permet d'organiser idéalement la mutuelle, et de prévoir anticipativement, de manière approximative, quel sera le poids des sinistres à répartir, ainsi que, par conséquent, l'importance des réserves à constituer et le niveau des primes à stipuler, elles nous permettent donc de connaître le nombre de sinistres survenus dans le passé, la fréquence du risque et le cout moyen d'un sinistre.⁽²⁾

5.1.3 Technique actuarielle

Elle concerne l'application des méthodes mathématiques et statistiques à la finance et aux assurances, particulièrement où cela se rapporte à l'évaluation des risques dans le long terme.

¹ Voir le document de la CAAR 2005.

² MARCEL F, « *Droit des assurances* », Edition LARANCE, 3^{ème} édition, Belgique, 2006, p18.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

C'est-à-dire lorsque la compagnie d'assurance fixe à l'assuré un montant 'X' à recevoir au future, l'application de la technique actuarielle lui permet de savoir le montant de la prime à payer aujourd'hui à fin de percevoir la somme 'X'.

5.2 Constitution de la provision

Elle permet de reconstituer a posteriori les recettes (*primes acquises*) et les dépenses (*sinistres survenus*) afférentes à un exercice (*année*) déterminé. Ces provisions, appelées respectivement pour risques en cours et pour sinistres à payer, sont dites techniques parce qu'elles mesurent à un instant donné les engagements de l'assureur envers la mutualité des assurés.⁽¹⁾

5.2.1 Les provisions pour risques en cours

L'assuré est supposé avoir payé ses primes d'avance, En revanche l'assureur le garantit contre un certain risque pendant une période déterminée. La prime est d'autant plus élevée que la durée de la garantie est plus longue, il y a donc un lien entre le montant de la prime et la durée de la garantie. Lorsque l'assureur reçoit la prime commerciale payée par l'assuré, il en prélève immédiatement une fraction pour payer éventuellement la commission de l'agent qui a fait souscrire le contrat.

Après ce prélèvement il dispose encore de la prime d'inventaire, qui doit lui permettre, ajoutée aux autres primes payées par les autres assurés, de payer ses sinistres et ses dépenses courantes d'administration. En d'autres termes si nous nous plaçons après le versement de la prime par l'assuré, et après le paiement des frais d'acquisition par l'assureur, la situation est la suivante : Jusqu'à la prochaine échéance, l'assureur doit à l'assuré une garantie jusqu'à cette même échéance. Si le risque a de fortes chances de se réaliser quelle que soit la période de l'année (*ce qui est le cas le plus fréquent*), l'engagement de l'assureur se mesure (*comme la prime payée par l'assuré*) proportionnellement au nombre de jours pendant-les quels il doit sa garantie.

Ceci étant, on a l'égalité suivante : Engagement pour l'assureur de garantir un risque pendant 365 jours =

(L'engagement de garantir le risque +Frais d'administration courants) /365 j

La prime d'inventaire doit être découpée équitablement entre tous les jours ou les mois ou trimestres, pendant les qu'elles courent la garantie. C'est ici qu'intervient la notion de

¹ <https://fr.slideshare.net/mariemebernoune/assurance-2-1>. Consulté le 15/09/2021 à 16h45

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

provision de primes afférentes à un contrat : à une date déterminée, incluse dans la période de garantie, la provision de prime représente la portion de prime d'inventaire correspondant aux engagements de l'assureur et à ces frais de gestion pour la période s'étendant de la date considérée à la date d'échéance du contrat.⁽¹⁾

5.2.2 Les provisions pour sinistres à payer

Lorsque l'éventualité prévue au contrat s'est réalisée, c'est à dire lorsqu'il y a eu sinistre, l'assureur devient le débiteur du sinistré ou du tiers bénéficiaire du contrat. Mais pendant la période où le sinistre demeure non fixé ou en suspens (*délai d'expertise ou de procédure judiciaire*), l'assureur provisionnera une somme en vue du règlement qu'il aura à effectuer provision pour sinistres en suspens.

En d'autres termes, le mécanisme de la provision pour sinistres est le suivant : le règlement des sinistres n'a pas lieu dès leur déclaration, l'intervalle de temps qui s'écoule entre l'arrivée des sinistres et le moment de leur réparation varie avec la nature du risque : (*restreint pour les dégâts matériels, il est très long pour les dégâts corporels*).

Au moment de l'inventaire, un très grand nombre de sinistre reste donc à payer (*ceux déclarés réglés et non encore payés, ceux déclarés non réglés et ceux survenus mais non encore déclarés*).

Au principal des frais de justice et d'expertise s'ajoutent alors les frais de gestion des dossiers. Aux sinistres connus s'ajoutent parfois des sinistres inconnus quant à leur existence ou à leur nature (*accidents ne s'étant pas encore révélés graves*). La provision pour sinistres à payer est définie comme la valeur estimative des dépenses pour sinistres non réglés et le montant des dépenses pour sinistres réglés et non payés à la clôture de l'exercice.

5.3 Division du risque

L'assureur ne doit accepter qu'une fraction d'un gros risque menaçant la mutualité en recourant aux techniques de division des risques qui sont la réassurance et la coassurance.⁽²⁾

5.3.1 La coassurance

La coassurance est l'opération qui consiste à garantir un même risque ou un même ensemble de risques au moyen d'un seul contrat, par plusieurs sociétés d'assurances. Autrement dit, chaque société en prend une part (*exprimée en pourcentage*) en fonction de

¹ <https://fr.slideshare.net/mariemebernoune/assurance-2-1> consulté le 16/09/2021 à 18h30.

² Couilbault.F., Latrasse.M .Eliashberg.C., « *les grandes principes de l'assurance* », 10^{ème} Editions, l'Argus, Paris, 2011, p p.63, 69.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

laquelle elle perçoit sa quote-part de la prime totale et contribue à l'indemnisation en cas de sinistre dans la même proportion.⁽¹⁾

a- La notion de plein de souscription

Le pourcentage accepté par chaque assureur est fonction de critères fixés à l'avance qui reflètent les capacités financières de chacun. Concrètement, il s'agit de définir le plein de souscription (*appelé aussi plein d'acceptation*). Le plein de souscription est la somme maximale qu'un assureur peut accepter sur un risque déterminé.

En pratique, les pleins sont déterminés par catégorie d'assurance et par nature de risque. Plus le risque encouru sera important, moins le plein sera élevé. Les services de production disposent de tableaux où sont indiqués les pleins d'acceptation.⁽²⁾

b- Caractéristiques juridiques

Juridiquement, le souscripteur connaît tous les coassureurs. Il les a tous agréés et a un recours contre chacun d'eux. Chaque coassureur n'est tenu qu'à concurrence du pourcentage (*appelé « quote-part »*) qu'il a accepté.

c- Pratique de la coassurance

En théorie, il est tout à fait imaginable d'établir autant de contrats qu'il y a de coassureurs.

Cela est d'ailleurs conforme à l'analyse juridique précédente mais cette multiplicité de contrats présente de nombreux inconvénients pour l'assuré. Aussi a-t-on coutume de n'établir qu'une seule police dite « *police collective à quittance unique* ».

Dans cette police figurera une annexe spéciale, dite de coassurance, indiquant la répartition du risque entre les différentes sociétés d'assurance avec les références précises de chaque coassureur et la quote-part du risque accepté.

De plus, on désignera un coassureur chargé de représenter tous les autres dans les relations avec le client : il s'agit de l'apéríteur ou société apéritrice.

L'apéríteur est en fait l'assureur que le souscripteur a contacté à l'origine. Cet assureur a défini les garanties et fixé les primes, puis a cherché les « *partenaires* » nécessaires à la couverture totale du risque.

Ensuite, il établit la police (*avec l'annexe spéciale*) en autant d'exemplaires que de coassureurs, plus un pour le souscripteur. Il a fait signer la police, encaissera les primes, les répartira entre tous les coassureurs. Il est l'interlocuteur du client...

¹ Landel J., Charré-Serveau M. LEXIQUE « *des termes d'assurances* », Paris 2000, P.83

² *Idem* P 66.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

L'apérateur n'est pas nécessairement l'assureur qui a accepté la plus grosse quote-part. L'apérateur n'est tenu qu'à concurrence du pourcentage qu'il a retenu, bien que l'assuré le considère comme « *son assureur* ». ⁽¹⁾

5.3.2 La réassurance

La réassurance est une opération par laquelle une société d'assurance (*la cédante*) s'assure elle-même auprès d'une autre société (*le réassureur ou le cessionnaire*) pour une partie des risques qu'elle a pris en charge. c'est donc en quelque sorte « *l'assurance de l'assurance* » ou une assurance au second degré. L'assureur qui se réassure est appelé le cédant ou encore l'assureur direct. ⁽²⁾

a. Mécanismes de la réassurance

3. Recherche de la réassurance

Avant de pratiquer une branche d'assurance, toute société doit rechercher des réassureurs. Cette recherche, et les négociations qui en résultent, sont du ressort des directions des sociétés. En pratique, on fait fréquemment appel à des courtiers de réassurance, qui sont spécialisés en ce domaine. La réassurance est très souvent internationale.

4. La traite de réassurance

Le traité de réassurance est l'écrit qui matérialise le contrat de réassurance et fixe les notamment : engagements de chaque partie (*cédant et réassureur*).

Il détermine :

- Les contrats qui entrent dans le cadre de la réassurance ;
- La prime due au réassureur ;
- La date d'effet et la durée des engagements.

5. Réassurance obligatoire et réassurance facultative

En réalité on distingue deux grandes formes de conventions en matière de réassurance :

- Les traités qui organisent ce qu'il est convenu d'appeler la réassurance obligatoire ;
- Les contrats étudiés et acceptés car par cas, risque par risque, et qui correspondent à la réassurance facultative.

b. Notions sur les différentes catégories de traités de réassurance

Il existe deux grandes catégories de réassurance : ⁽³⁾

- La réassurance proportionnelle ;
- La réassurance non proportionnelle.

¹ Couilbault.F., Latrasse.M .Eliashberg.C., *Op.cit.* P.p 63.69.

² *Idem* P 68.

³ *Idem* P 69.

6. La réassurance proportionnelle

La réassurance proportionnelle est déterminée en fonction des capitaux assurés sur chaque contrat relevant du champ d'application du traité.

Ainsi, on parle parfois de réassurance de sommes ou de capitaux. Cette « *réassurance* » est donc déterminée à la souscription des contrats, avant tout sinistre. Elle est toujours proportionnelle aux capitaux garantis : pour chaque contrat, le réassureur prendra en charge un certain pourcentage du risque, recevra le même pourcentage de prime paiera la même proportion des sinistres.

En pratique, il existe deux formes de réassurance proportionnelle :

- Réassurance dite en quote-part ou en participation pure, dans laquelle le réassureur garanti le même pourcentage sur tous les risques ;
- La réassurance dite en excédent de plein, dans laquelle le réassureur intervient lorsque la garantie de chaque contrat dépasse une certaine somme.

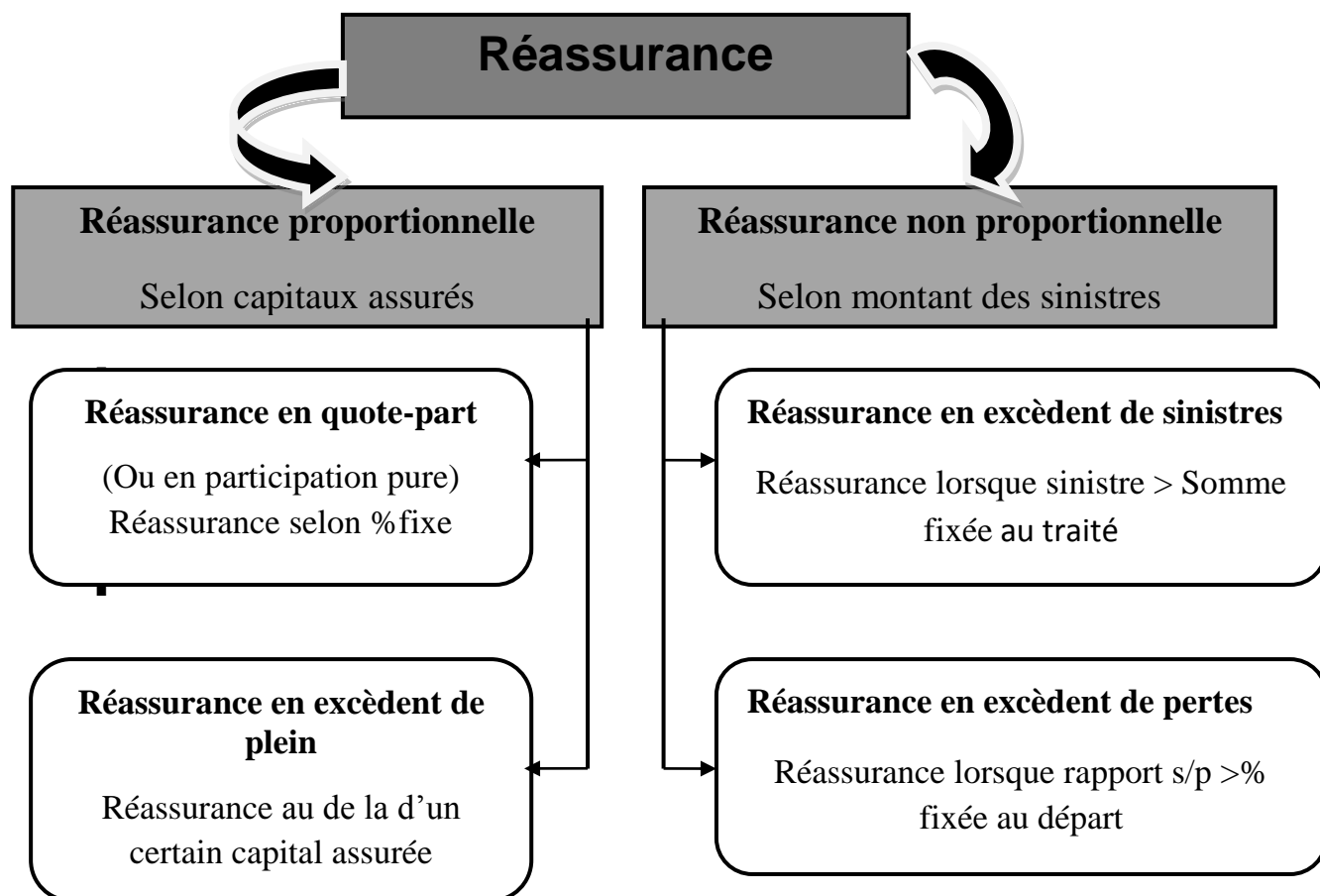
7. Réassurance non proportionnelle

La réassurance non proportionnelle est déterminée en fonction du montant des sinistres concernant les contrats relevant du champ d'application du traité. Ainsi, on parle parfois de réassurance de sinistre. Elle n'est pas proportionnelle aux garanties, cette réassurance ne peut être calculée qu'après la survenance de sinistre.

En pratique, il existe deux formes de réassurance non proportionnelle :

- La réassurance dite en excédent de sinistre dans laquelle le réassureur intervient pour les sinistres dépassant un certain montant ;
- La réassurance dite en excédent de pertes dans laquelle le réassureur intervient lorsque l'ensemble des sinistres d'une année dépasse un certain pourcentage des primes encaissées (*selon le rapport sinistre primes*).

Schéma N°07 : Les étapes de la réassurance



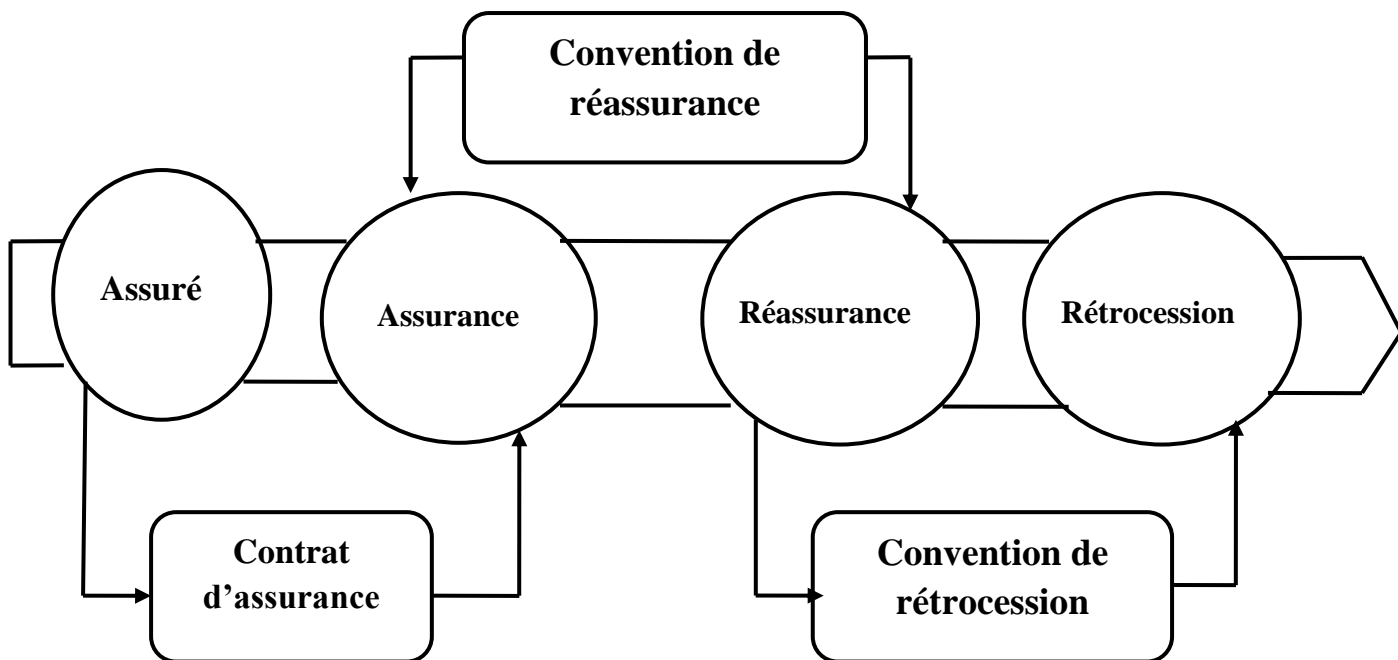
Source : établit par nos soins d'après l'ouvrage, COUILBAULT François, ELIASHBERG Constant, « *Les grands principes de l'assurance* », l'Argus 10^{ème} édition, Paris, 2011, P72.

Il est important de dire que :

Les réassureurs éprouvent eux-mêmes la nécessité de protéger leurs engagements. Ils procèdent souvent à une rétrocession. On peut considérer la rétrocession comme un autre moyen de division du risque qui permette à la compagnie de lui minimiser est de les céder à une autre société, donc la rétrocession est définis comme une opération par laquelle le réassureur cèdera à son tour, une partie des risques, qu'il a réassuré a un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou carrément une société d'assurance.⁽¹⁾

¹¹MEZDAD L, « *Essai d'analyse du secteur des assurances et sa contribution dans l'intermédiation financière nationale* », mémoire de Magister en science Economique, option Monnaie, Finance et Globalisation, université de Bejaia, 2006, p12.

Schéma N° 08 : Les étapes de passage à la rétrocession



Source : établi par nos soins d'après l'ouvrage, COUILBAULT François, ELIASHBERG Constant, « *Les grands principes de l'assurance* », l'Argus 10^{ème} édition, paris, 2011, P71.

L'assurance, nous l'avons dit, a pour rôle fondamentale de conférer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin contre les risques du hasard qui menacent leurs intégrités physiques ou leurs patrimoines. La souscription d'un contrat d'assurance véhicule flotte ou particulier est obligatoire pour tous véhicule en circulation, celle-ci se compose des garanties de la responsabilité civile et de plusieurs garanties facultatives.

La branche automobile suscite désormais quelques inquiétudes dans la profession, en cause la hausse continue de la sinistralité relevée ces dernières années. La sinistralité très élevée constitue une des difficultés majeures de l'assurance automobile.

La tarification est un processus instantané d'évaluation des risques où la prime doit être proportionnelle au risque encouru par les assurés. En assurance automobile on distingue deux types de tarifications, une tarification a priori permettant de fixer le prix à la souscription de contrat en fonction des caractéristiques de l'assuré.

L'autre type de tarification est celle a posteriori se basant sur la connaissance ultérieure des antécédents en matière de sinistre permettant de corriger la prime a priori. C'est-à-dire l'emploi du tarif de type « *Bonus-malus* ».

Section 3 : Les institutions de contrôle et de gestion du risque des compagnies d'assurances en Algérie

A travers le monde, la solvabilité des Sociétés d'Assurances est une préoccupation majeure des autorités de contrôle et des pouvoirs publics.

La solvabilité d'une société d'assurance peut être définie comme « *la capacité de la société à faire face, à tout moment, à ses engagements envers ses assurés et/ou envers les bénéficiaires de contrats d'assurances* ».

C'est pourquoi l'activité d'assurance est très règlementée et les Sociétés qui la pratiquent sont soumises à un ensemble de règles de fonctionnement dont la finalité est de protéger les preneurs d'assurance.¹

3.1 Contrôle de l'activité d'Assurance par les autorités de contrôle

3.1.1 Le contrôle de l'Etat de l'activité d'assurance en Algérie

De par le monde, les pouvoirs publics interviennent, à travers des textes visant, notamment, à renforcer leurs solvabilités. La finalité de ces contrôles avant tout de protéger les détenteurs et bénéficiaires des contrats D'assurances des conséquences d'une éventuelle défaillance de la Compagnies d'assurances.

Lorsque la marge de solvabilité est inférieure au minimum requis ci-dessus, la société d'assurance et/ou de réassurance est tenue, au plus tard, dans un délai de six (6) mois, au rétablissement de sa situation :

- Soit, par une augmentation de son capital social ;
- Soit, par le dépôt au Trésor public, d'une caution permettant de rétablir l'équilibre.

3.2. Les institutions en charge des assurances

Le cadre institutionnel du marché algérien des assurances est composé de sept institutions en charge des assurances : Le Ministère Chargé Des Finances, l'Union Algérienne Des Sociétés D'assurance et De Réassurance (UAR), Le Conseil National Des Assurances (CNA), La Commission De Supervision Des Assurances (CSA), et La Centrale Des Risques (CR), l'Organe De Tarification, Fond De Garantie Des Assurés.²

3.2.1 Le Ministère Chargé Des Finances

Celui-ci intervient pour délivrer l'autorisation préalable pour l'ouverture en Algérie de succursales d'assurances étrangères et pour l'ouverture de bureaux de représentation des sociétés d'assurances et/ou de réassurance.

¹ La solvabilité des sociétés d'assurance : finalités & règles le cas algérien, Workshop Solvency, CCR Alger, le 21/03/2021.

² Voir le guide des assurances en Algérie- 2015.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

C'est le ministre des Finance qui agrée une association professionnelle d'assureurs de droit algérien à laquelle les sociétés d'assurances et/ou de réassurances étrangères sont tenues d'adhérer.

3.2.2 L'Union Algérienne Des Sociétés d'Assurance et De Réassurance (UAR)

UAR est une association professionnelle créée en 1995, constituée et régie conformément aux dispositions de la loi, notamment l'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006 et agréée par le Ministère des Finances par décision N°001 du 06 janvier 2014.¹

L'union algérien des sociétés d'assurance et de réassurance (l'UAR), à pour objet² i :

- De fendre et représenter les intérêts collectifs de ses membres vis-à-vis des tiers et des pouvoirs publics ;
- Un cadre de consultation est assuré à ses membres, et de procurer son assistance et son expertise à toute solution de problèmes technico-juridique ou financiers liés à l'analyse, à la gestion et au transfert de risques en réassurance et coassurance ;
- De promouvoir une politique de formation de haut niveau aux techniques d'analyses et de gestion de risques.

3.2.3 Le conseil national des assurances (CNA)

Le CNA se définit comme le cadre de concertation entre les diverses parties impliquées dans l'activité d'assurance : les assureurs et intermédiaires d'assurance, les assurés, les pouvoirs publics et enfin le personnel exerçant dans le secteur. Mais aussi comme « *force de réflexion et de proposition, organe consultatif des pouvoirs publics et centre de conception et de réalisation des études techniques* ».

3.2.4 La commission de supervision des assurances (CSA)

La Commission de supervision des assurances, par dispositions de l'article 209 de l'ordonnance N°95/07 du 25 janvier 1995 (*modifié et complété par la loi N°06-04*), est l'organe qui exerce le contrôle de l'Etat sur l'activité des assurances. Ses fonctions sont : protéger les intérêts des assurés et bénéficiaires de contrat d'assurance, en veillant à la régularité des opérations d'assurance ainsi qu'à la solvabilité des sociétés d'assurances.

¹ L'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006.

² <http://www.uar.dz>

3.2.5 La centrale des risques (CR)

Les sociétés d'assurances et succursales des sociétés d'assurances étrangères doivent fournir à la centrale des risques les informations nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Le décret exécutif N° 07-138 précise les contours de sa mission : la centrale collecte et centralise les informations relatives aux contrats d'assurances souscrits auprès des sociétés d'assurances et de réassurance et les succursales d'assurances étrangères. En effet, les sociétés doivent lui déclarer les contrats qu'elles émettent.¹

4. L'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 des Finances.

5. Le fonds de garantie 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.

Les ressources du fonds sont constituées par :

- Une cotisation annuelle des sociétés d'assurances et/ou de réassurance et des succursales d'assurances étrangères agréées ;
- Les produits des placements du Fonds ;
- Les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que les conditions financières du Fonds sont fixées par le décret exécutif N°09-111 du 07 avril 2009.

6. Fond de garantie automobile

Le Fonds de Garantie Automobile (FGA) est un établissement public sous tutelle du Ministère des Finances dont la mission est éminemment sociale et d'intérêt général.

6.1 Présentations du fond de garantie automobile (FGA)

Le FGA a été créé le 05 avril 2004 dans le décret n° 04-103 du 05 avril 2004 portant création et fixant les statuts de ce fonds. Ce fond exerce ses prérogatives conformément à la législation des assurances régissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation à l'instar des compagnies et sociétés d'assurance.

¹ Voir le décret exécutif N° 07-138.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

Il supporte tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, causés par des véhicules terrestres à moteur et dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se trouve, au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert ou non assuré et se révèle totalement ou partiellement insolvable.

6.1.1 Procédure d'indemnisation et de recours

Le FGA peut être saisi directement par la victime ou par ses ayants droit. Ces derniers ont une durée de cinq ans après la survenance de l'accident. Une offre de proposition leur est faite par le FGA, qu'ils peuvent accepter et être réglés sinon ils peuvent refuser et dans ce cas il sera procédé au règlement par voie de justice.

7. Les principales missions de la direction des assurances sont

- Exécution des missions de contrôles au niveau des compagnies d'assurances et de leurs réseaux de distribution pour le compte de la commission de supervision ;
- Etude des dossiers d'agrément ;
- Instruction des demandes de visa des produits d'assurance et des tarifs ;
- Arbitrage de tout litige entre un Assuré et un Assureur ;
- Examen les états règlementaires trimestriels sur la Solvabilité et la représentation des engagements ;
- Production d'un rapport annuel sur l'activité du Marché des assurances.

L'accroissement du volume des transactions à l'échelle internationale et l'insertion des entreprises dans un univers de grande instabilité où les transactions intègrent de fortes proportions de risques, sont autant de facteurs ayant impliqué l'exposition de plus en plus fort des entreprises aux différents risques.

Cette exposition qui ne se limite pas aux seuls entreprises effectuant des échanges avec l'étranger, mais également celle exerçant seulement à l'intérieur d'un territoire donné, à développer le besoin des entreprises de se couvrir efficacement afin d'assurer leurs rentabilités et même leurs pérennités.

Ce besoin de couverture a rendu nécessaire la création par les marchés, des instruments financiers intéressants et variés, qui peuvent permettre aux entreprises de gérer de façon plus efficace les risques qu'elles encourent.

Chapitre II : La gestion des risques au cœur du métier de l'assurance

Conclusion

La mise en place d'une politique de gestion des risques dans l'entreprise est une compétence professionnelle recherchée. Puisque les risques à couvrir sont intimement liés à la nature de l'activité de l'entreprise, les compétences métiers priment sur les capacités techniques pures. La gestion des risques est un des facteurs-clés de succès de nombreuses entreprises et dépasse aujourd'hui le seul cadre des établissements financiers avec la création de départements dédiés.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Les accidents de route constituent un important problème économique, social et de santé publique selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Selon la même référence, les statistiques montrent que chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent dans un accident de la circulation, ce qui représente plus de 3000 décès par jour, et de 20 à 50 autres millions de blessés. Près de 90 % des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés a révélé l'OMS dans son rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde publié en 2009.

L'Afrique a un taux de morts sur les routes quasiment deux fois et demi plus élevé qu'en Europe. Le continent, qui possède 2% du parc automobile mondial, recense en effet 16% des morts sur la route dans le monde. L'Algérie n'a pas échappé à ce constat. Pour mieux illustrer la situation, nous présenterons l'évolution de la sécurité routière ces dernières années.

Section 01 : Le marché mondial de l'automobile

Chaque année, plus de 1,35 million de personnes perdent la vie dans un accident de la circulation, dont 90% dans les pays en développement. Sur le rythme actuel, la route tuera 2,4 millions de personnes en 2030.

Ces accidents de la route coûtent aux pays pauvres 5% de leur PIB, privent les familles des victimes de revenus, pèsent sur les systèmes de santé, gaspillent l'éducation donnée. Selon la Banque mondiale, les pertes économiques dues aux accidents de la route vont de 65 à 100 milliards de dollars soit plus que le total de l'aide au développement apportée par les pays riches.

❖ Le parc automobile mondial

1. Le podium des tops premiers marchés mondiaux de véhicules Légers neufs (VLN) est inchangé depuis 2009

Date à laquelle le marché chinois a surclassé le marché américain en lui ravissant la première place.

- **Chine** : leader incontesté Avec près de 21 millions d'immatriculations de véhicules légers neufs en 2013, le marché chinois pèse en effet six fois plus que le marché allemand (moins de 3,2 millions de VLN), seul marché européen qui parvient à se hisser dans le Top 5 des marchés mondiaux, juste derrière le Brésil qui avoisine les 4 millions de VLN.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

- **États-Unis** : toujours dans la course Second marché mondial avec plus de 15 millions d'unités en 2013, les États-Unis ont donc perdu leur place de leader historique, mais la taille de leur marché de VLN reste trois fois supérieure à celle de leur rival *nippon*, dont le marché atteint à peine les 5 millions de VLN. ¹

La croissance des marchés automobiles est donc essentiellement tirée par les zones émergentes ou en transition. Cette tendance s'observe très nettement lorsque l'on met en regard l'évolution de la part de chaque pays dans les immatriculations totales de véhicules légers neufs entre 2005 et 2013.

2. Les zones développées proches de la saturation

Au Japon, la croissance est limitée par la configuration géographique, qui implique des problèmes de congestion liés à une forte densité.

Aux Etats-Unis, les grands espaces impliquent précisément le contraire. Ainsi, le pays est le n°1 des pays motorisés. Cependant, une certaine érosion de l'équipement apparaît. En Europe, les situations sont diverses, alors que les niveaux de richesse sont relativement comparables : en Italie, l'auto fait partie intégrante de la culture, en Allemagne, la densité de population en zone urbaine est inférieure à la France, et le pays bénéficie d'une meilleure dynamique économique, la France bénéficie de transports publics efficaces, mais l'exode rural et le retour du périurbain équilibrent le phénomène, pendant qu'au Royaume-Uni, l'instauration de normes environnementales strictes (*not. péage de Londres*) stabilise le taux de motorisation.

3. Ailleurs, la motorisation explose

En Pologne, l'ascension fulgurante de l'équipement est le symbole d'un pays en rattrapage. Le phénomène est accentué par l'entrée du pays dans l'Union européenne en 2004, l'importation massive de véhicules d'occasion en provenance d'Allemagne, et par l'architecture d'après-guerre des villes, caractérisée par de grandes avenues qui limitent les problèmes de congestion. En Turquie et au Brésil ont vu une évolution de 40 à 50 % en 10 ans. En Chine, les primo-accédants représentent 70 % des acheteurs d'automobiles neuves du pays. Le taux de motorisation a été multiplié par 7 en 4 ans. Cependant, il est très différent entre les mégalo-poles côtières très encombrées et l'intérieur du pays, majoritairement privé d'autos. L'Afrique du Sud s'est dotée d'un modèle d'urbanisme pensé autour de l'automobile, avec un développement exceptionnel des réseaux routiers.²

¹ <https://observatoirecetelem.com/wp-content/uploads/2013/08/observatoire-cetelem-automobile-2015.pdf>

² OMS: *Op.cit.* 2013.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

4. Le marché automobile mondial s'enfonce dans une crise historique

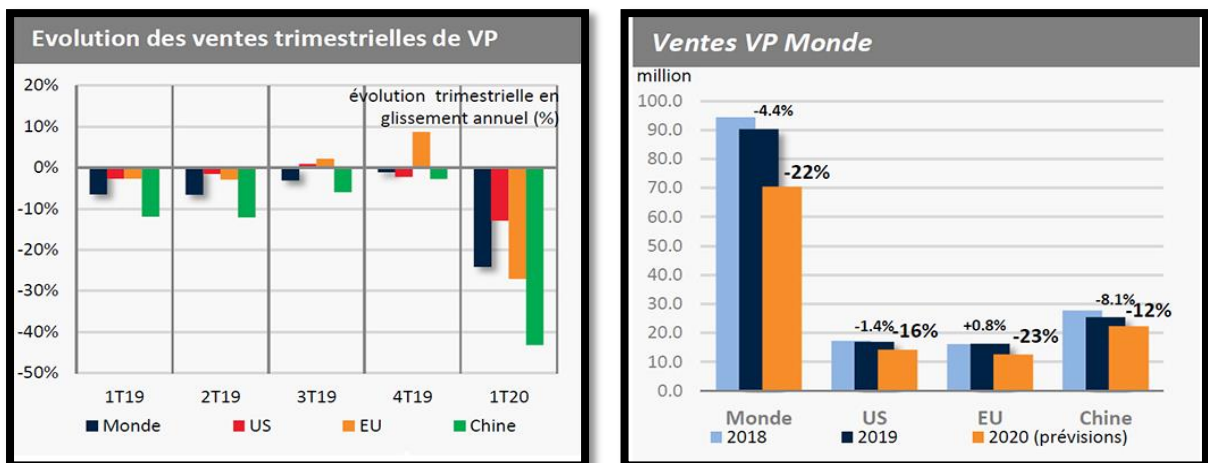
Après une baisse de 4 % des ventes en 2019, suite au ralentissement de la croissance économique mondiale et à la mise en œuvre de nouvelles réglementations en Europe et en Chine.

4.1. Chine

Les ventes de voitures particulières (VP) se sont effondrées au premier trimestre de l'année 2020 en raison de la pandémie de Covid-19. La baisse a été particulièrement importante (- 43 %), premier pays touché par la pandémie, suite à la fermeture des usines et aux mesures de confinement strictes de la population.

Alors que la Chine sort de la crise du Covid-19, les ventes de voitures particulières commencent à se redresser, mais les perspectives pour 2020 restent incertaines avec un marché estimé en baisse de 12 % selon les analystes si la reprise aux troisième et quatrième trimestres et la réouverture des sites de production se confirment, Afin de relancer les ventes On estime actuellement que le marché mondial automobile devrait chuter de 22 % en 2020, pour atteindre 70,5 millions de véhicules. Toute les régions sont touchées, mais c'est en Europe que la baisse devrait être la plus forte (- 23 %).¹

Figure N°01 : Evolution des ventes de voitures particulières



Source : <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/marche-automobile-mondial>

4.2 En Europe

Au premier trimestre 2020, les ventes sont en baisse de 27 %. Alors que la crise sanitaire a commencé à s'atténuer en Chine, l'Europe est devenue l'épicentre de la pandémie vers le début du mois de mars, avec des mesures de confinement strictes imposées dans de nombreux pays européens à partir de la mi-mars.

¹ <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/marche-automobile-mondial>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

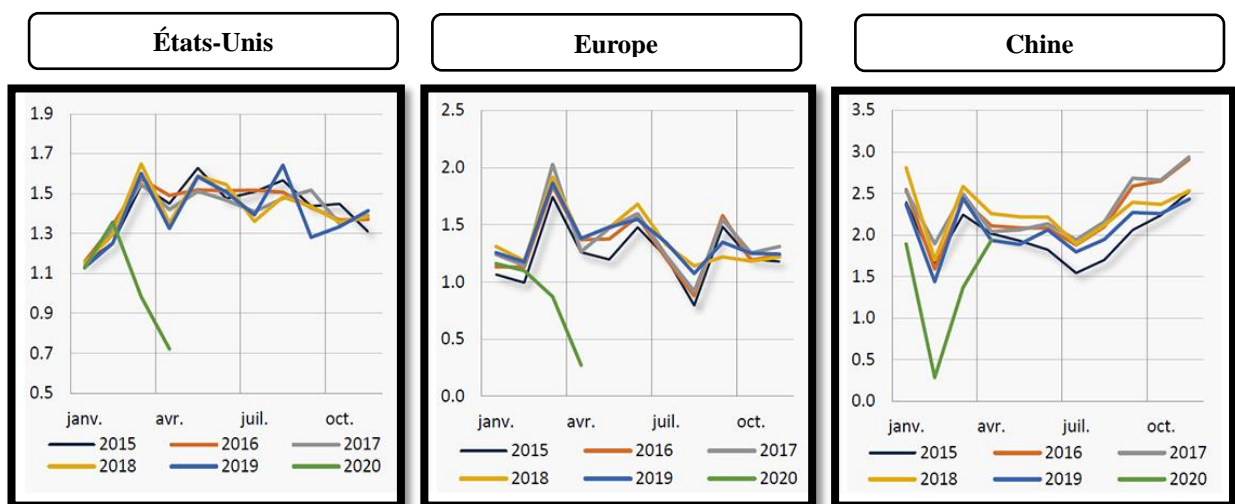
Les ventes du premier trimestre ne reflètent donc pas encore pleinement l'impact de la crise sanitaire avec les fermetures généralisées d'usines et des concessionnaires. Les premiers chiffres de vente pour le mois d'avril dans les principaux pays européens montrent l'ampleur de la crise à venir. En Italie, en Espagne et au Royaume-Uni, les ventes ont baissé de 97 % en avril. En France, les immatriculations ont chuté de 89 %, tandis que les ventes en Allemagne ont mieux résisté avec une baisse de 61 % à 1,3 million d'unités.

En 2020, on estime que les ventes devraient être en retrait de 23 %-25 %, mais de nombreuses incertitudes demeurent : vitesse de déconfinement des populations, possibilité d'une seconde vague du virus, impact de la crise économique, taux de chômage, ... Avec la baisse anticipée de 7,4 % du PIB européen, les gouvernements et l'Europe se mobilisent pour stimuler le marché et soutenir l'industrie automobile qui représente près de 7 % du PIB.

4.3 Aux États-Unis

Les ventes de voitures particulières VP ont chuté de 13 % au premier trimestre. Dernier continent à être touché par la pandémie, les ventes devraient baisser sensiblement en avril (*autour de - 45/50 %*). Par rapport aux autres pays touchés par Covid-19, le secteur automobile aux Etats-Unis a mieux résisté, grâce notamment aux rabais importants accordés par les constructeurs automobiles, aux offres de financement à un taux d'intérêt record de 0 % et à la vente généralisée de véhicules directement en ligne. Pour l'année 2020, les ventes devraient tomber à 14 millions de véhicules, soit une baisse de 16 % par rapport à l'année dernière.*

Figure N° 02 : Autre figure représentatif des ventes de voitures particulières aux :



Source : <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/marche-automobile-mondial>

* Fred wegman : les accidents de la route : un problème mondial qui peut être abordé avec succès. Pays-Bas.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

5. Le Bilan de Sécurité routière statistiques par pays selon les années 2018 -2019-2020

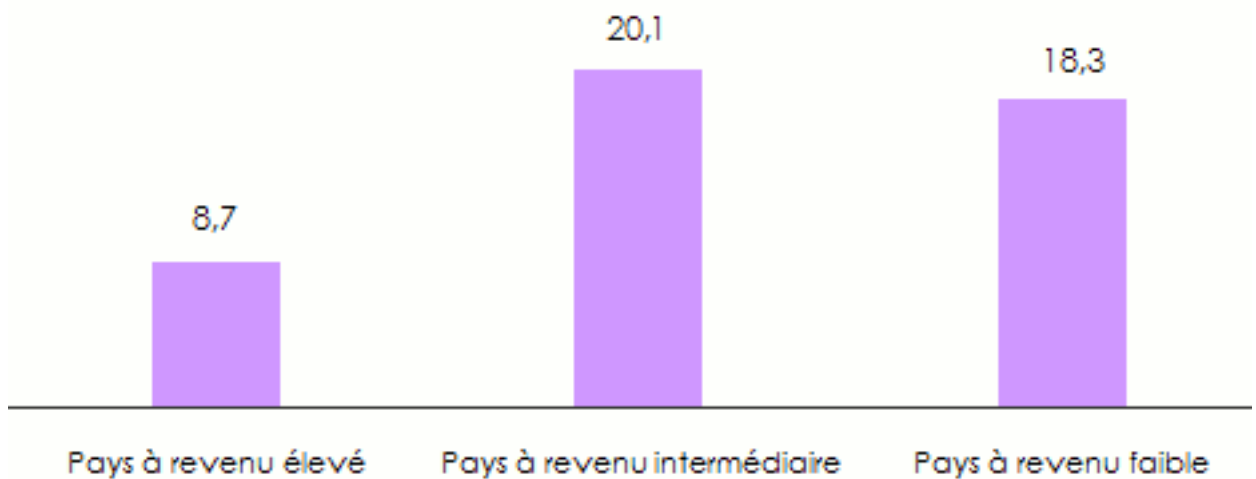
5.1 Sécurité routière en 2018 : Bilan de l'Organisation Mondiale de la Santé

Selon le bilan de l'Organisation Mondiale de la Santé, l'insécurité routière dans le monde :

- Est la principale cause de mortalité dans les pays à revenu faible ou intermédiaire ;
- Totalise entre 20 et 50 millions de blessés chaque année ;
- Représente la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans ;
- Engendre la mort des usagers vulnérables : la moitié des personnes tuées sur la route sont des piétons, cyclistes et motocyclistes ;
- Coûte très chère à l'économie. Elle englobe près de 3% du PIB des pays constitue la septième cause de mortalité d'ici 2030. En 2009, les accidents de la route étaient classés au neuvième rang des décès.

5.1.1 Sécurité routière en 2018 – statistiques par pays

Taux de mortalité moyen sur les routes pour 100 000 habitants



5.2 Bilan de la sécurité routière : exposé 2019 des statistiques par pays

En matière de sécurité routière, les statistiques montrent que l'Afrique donne le mauvais exemple. Selon le rapport de l'OMS, le taux de mortalité lié aux accidents de la route y est le plus élevé. Il s'établit à 26,6 décès pour 100 000 habitants.

Le continent comptabilise la plus forte mortalité pour les piétons et cyclistes, avec 44% du total des décès dans cette catégorie d'usagers de la route.¹

¹ <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Tableau N°03 : Bilan de la sécurité routière en Afrique

Pays	2016						2013
	Population	PIB en USD/habitant	Nombre de véhicules	Nombre de décès rapporté ¹	Nombre de décès ajusté ²	Taux de mortalité ³	Taux de mortalité
Zimbabwe	16150362	940	1198584	1 721	5 601	34,7	28,2
République Centre Afrique	4 594 621	370	37 475	193	1 546	33,6	32,4
Tunisie	11 403 248	3 690	2 015 601	1 443	2 595	22,8	24,4
Nigeria	185 989 632	2 450	11 400 400	5 053	39 802	21,4	20,5
Maroc	35 276 784	2 850	3 791 469	3 785	6 917	19,6	20,8
Egypte	95 688 680	3 460	8 412 673	8 211	9 287	9,7	12,8

Source : atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017

On remarque que les pays sous-développés enregistrent des taux de mortalité très importants

Tableau N°04: Bilan de la sécurité routière au Moyen-Orient

Pays	2016						2013
	Population	PIB en USD/habitant	Nombre de véhicules	Nombre de décès rapporté ¹	Nombre de décès ajusté ²	Taux de mortalité ³	Taux de mortalité
Arabie Saoudite	32 275 688	21 750	6 895 799	9 031	9 311	28,8	27,4
Jordanie	9 455 802	3 920	1 502 420	750	2 306	24,4	26,3
Irak	37 202 572	5 430	5 775 777	4 134	7 686	20,7	20,2
Liban	6 006 668	7 680	1 866 407	576	1 090	18,1	22,6
Emirats arabes unis	9 269 612	40 480	3 391 125	725	1 678	18,1	10,9
Qatar	2 569 804	75 660	1 330 487	178	239	9,3	15,2

Source : atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017

On remarque que l'Arabie saoudite enregistre le plus grand pourcentage de mortalité en 2016 et 2013.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Tableau N°05: Bilan de la sécurité routière en Asie

Pays	2016						2013
	Population	PIB en USD/habitant	Nombre de véhicules	Nombre de décès rapporté ¹	Nombre de décès ajusté ²	Taux de mortalité ³	Taux de mortalité
Thaïlande ⁴	68 863 512	5 640	15 491 000	21 745	22 491	32,7	36,2
Viet Nam ⁴	94 569 072	2 050	2 140 000	8 417	24 970	26,4	24,5
Malaisie ⁴	31 187 264	9 850	13 309 000	7 152	7 374	23,6	24
Chine	1 411 415 375	8 260	294 694 457	58 022	256 180	18,2	18,8

Source : atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017

On remarque que le parc automobile en Chine est beaucoup plus élevé que les autres pays d'Asie avec un nombre de décès très effrayant de 256180.

Tableau N°06: Bilan de la sécurité routière dans le reste des pays Monde¹

Pays	2016						2013
	Population	PIB en USD/habitant	Nombre de véhicules	Nombre de décès rapporté ¹	Nombre de décès ajusté ²	Taux de mortalité ³	Taux de mortalité
Venezuela ⁴	31 568 180	1 760	4 510 000	7 028	10 640	33,7	24,1
Equateur	16 385 068	5 820	1 925 368	2 894	3 490	21,3	20,1
Brésil ⁴	207 652 864	8 840	42 743 000	38 651	41 007	19,7	23,4
Colombie ⁴	48 653 420	6 320	5 332 000	7 158	8 987	18,5	16,8
Russie	143 964 512	9 720	54 014 259	20 308	25 969	18	18,9
Argentine ⁴	43 847 432	11 960	13 736 000	5 530	6 119	14	13,6
Ukraine ⁴	44 438 624	2 310	9 100 000	4 687	6 089	13,7	10,6
Mexique	127 540 424	9 040	40 205 671	16 039	16 725	13,1	12,3
Turquie ⁴	79 512 424	11 180	15 361 000	7 300	9 782	12,3	8,9
Chili	17 909 754	13 530	4 960 945	1 675	2 245	12,5	12,4
Etats-Unis	322 179 616	56 180	281 312 446	35 092	39 888	12,4	10,6

Source : atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017

On remarque que la mortalité est élevée pratiquement dans tous les pays du monde.

¹ <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Prenant par exemple LA France une puissance mondiale pour démontré l'évolution du taux d'accidentalités et de mortalités dans ce pays.

5.3 L'accidentologie en France

En France, plus de 50 000 accidents corporels sont recensés chaque année par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (*ONISR*) et les compagnies d'assurance indiquent que sont dressés 1,8 million de constats amiables durant la même période. Compte-tenu de l'absence de signalement d'un grand nombre d'événements mineurs n'ayant que des conséquences matérielles individuelles, il est impossible d'estimer précisément le nombre total d'accidents de la route.

La lutte contre ce phénomène est prise en charge au niveau national par les pouvoirs publics à travers la délégation à la sécurité routière, grâce à l'éclairage d'un document d'information édité annuellement par l'ONISR faisant la synthèse des principales données de l'accidentologie en France.

Ces enquêtes statistiques ont montré que s'agissant des accidents mortels, le comportement humain est mis en cause dans la plupart des cas, mais que la voirie, l'environnement ou le véhicule peuvent aussi avoir une implication significative.¹

5.3.1 Bilan définitif de l'accidentalité routière 2018 en France

Le 28 janvier 2019, la Délégation à la sécurité routière a présenté les résultats provisoires et les grandes tendances de l'année 2018 en matière d'accidentalité routière. Les résultats définitifs sont désormais disponibles.²

En 2018, selon les résultats définitifs de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (*ONISR*), 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France. Avec 196 décès de moins qu'en 2017, la mortalité routière est en baisse de - 5,3%. Les autres indicateurs de l'accidentalité sont également en baisse : les accidents corporels de - 4,7%, les personnes blessées de - 4,7%.

Après quatre années de hausse ou de stagnation de la mortalité routière en France, l'année 2018 enregistre le chiffre de la mortalité le plus bas de toute l'histoire des statistiques de la Sécurité routière. Ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de trafic routier en hausse,

¹ <https://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-de-l-accidentologie>.

² <https://www.universalis.fr/encyclopedie/securite-routiere/1-etat-des-lieux-l-accidentologie/>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

environ +7% entre 2013 (*précédente année la plus basse*) et 2017 (*les chiffres de trafic pour 2018 seront connus à l'été*).¹

5.3.2 La baisse de la mortalité routière concerne tous les usagers sauf les cyclomotoristes et les cyclistes

La mortalité cycliste affiche 2 tués de plus qu'en 2017 soit 175 tués (+ 1%). La hausse concerne les usagers de 0 à 17 ans (+ 8 tués) et ceux de 45 à 64 ans (+ 3 tués).

La mortalité cyclomotoriste est en hausse en 2018 soit 133 tués contre 117 en 2017 soit 16 tués de plus par rapport à 2017 (+ 14%). La hausse concerne les jeunes âgés de 18 à 24 ans. De ce fait on constate que le bilan de l'année 2018 est positif par rapport à l'année 2017 et les autres années qu'ils précèdent car on faisant la comparaison on constate que le taux de mortalité et d'accidentalité ont considérablement baissés.

5.3.3 BILAN d'accidentalité de l'année 2019 on prend l'exemple de l'Aisne en France

Le nombre d'accidents et de blessés connaît une forte baisse en 2019 par rapport à 2018, alors que le nombre de morts sur les routes reste stable.

En 2019, 207 accidents corporels de la circulation sont survenus dans l'Aisne, dont 29 accidents mortels ayant occasionné 31 décès, 240 blessés dont 125 blessés hospitalisés. À titre de comparaison, sur l'année 2018, 265 accidents corporels ont été enregistrés, dont 30 accidents mortels ayant occasionné 31 personnes tuées, 369 blessés dont 188 blessés hospitalisés.

Les principales causes des accidents corporels sont l'imprudence (*47 accidents : inattention, dépassement dangereux, perte de contrôle*), la vitesse (*42 accidents*), les refus de priorité (*41 accidents*) et l'alcool et les stupéfiants (*27 accidents*).

Les principales causes des accidents mortels sont la vitesse (*7 accidents*), des causes indéterminées par l'enquête (*7 accidents*), l'alcool et les stupéfiants (*4 accidents*) et les malaises (*3 accidents*).

La vitesse est donc la première cause d'accidents mortels et la seconde cause d'accidents corporels après l'imprudence.²

5.3.4 Bilan définitif de l'accidentalité routière en 2020 France

Selon Marie Gautier-Melleray, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière l'année 2020 a marqué une baisse exceptionnelle en raison du contexte de crise sanitaire ayant

¹ <https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiqués/Bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2018>

² <https://www.aisne.gouv.fr/Actualites/Intervention-de-Ziad-Khoury-prefet-de-l-Aisne-devant-l-assemblee-du-Conseil-departemental>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

entraîné des mesures de restrictions de déplacements qui ont eu des effets massifs sur le trafic routier.

C'est ainsi que le trafic habituel a baissé de 75% en avril 2020, selon le CEREMA, par rapport aux mois précédents le confinement.

Par ailleurs, le contexte sanitaire a induit une évolution des comportements. En effet, les usagers ont privilégié les pratiques individuelles (*avec l'essor notamment des Engins de Déplacements Personnels motorisés – EDPM, par exemple les trottinettes électriques –, vélo, marche à pied*).¹

Baisse conséquente de la mortalité pour tous les véhicules motorisés. Baisse relative pour les usagers des modes de déplacements dits « doux » (*EDP, EDPM, cyclistes, piétons*).

- La mortalité routière est en baisse pour les automobilistes, avec 1 243 décès (*379 tués de moins soit -23 %*). Cette baisse un peu plus forte que la moyenne s'explique par la part importante de seniors qui se déplacent en voiture : les 75 ans et plus ont réduit fortement leurs déplacements avec l'épidémie et donc leurs déplacements en voiture et l'accidentalité qui peut en découler.
- La mortalité routière des deux-roues motorisés baisse également avec 577 décès (*36 tués cyclomotoristes et 136 tués motocyclistes en moins*).
- On ne constate pas de baisse de la mortalité des camionneurs (*35 tués*) sans doute parce que la circulation des poids lourds, liée à des besoins économiques vitaux, n'a pas été fortement impactée par les restrictions ;
- La mortalité des usagers de véhicule utilitaire baisse fortement (*57 personnes tuées, soit 41 décès en moins*) mais la baisse semble concerner essentiellement l'usage non-professionnel de véhicules utilitaires ;
- La mortalité des piétons baisse moins que la moyenne, avec 389 personnes tuées (*94 tués de moins*). ;
- La mortalité des cyclistes baisse légèrement avec 174 personnes décédées (*13 de moins*).²

¹ www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/chiffres

² www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/chiffres-de-la-securite-routiere-en-2020+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=dz&client=firefox-b-d

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

5.3.4.1 Indicateurs relatifs à l'âge et aux réseaux

- **La mortalité routière baisse quel que soit l'âge**, à l'exception des enfants et adolescents de moins de 18 ans, dont le nombre de tués estimé est stable (*153 tués en 2020*) ;
- **La baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus** (*-34 % soit 179 tués de moins qu'en 2019*), qui contribuent pour 1/4 de la baisse globale ;
- **La baisse la moins forte est observée pour les personnes âgées entre 65 et 74 ans** (*-9 % soit 29 tués de moins*) ;
- **La baisse de la mortalité des 18-34 ans**, usagers à sur-risque routier important, est équivalente à la baisse globale ; elle contribue pour près de 1/3 à la baisse globale ;
- **La baisse de la mortalité impacte tous les réseaux routiers** ; elle est cependant moins marquée en agglomération, et plus marquée sur autoroute, les déplacements de proximité ayant été maintenus.

A conclure que tous les paramètres sont Bons en 2020 dans une année marquée par la pandémie du Covid-19, Ou on constate une baisse exceptionnelle de la mortalité du nombre de blessés et de l'accidentalité routière dans un contexte de crise sanitaire ayant limité drastiquement la circulation.

Section 02 : Le marché algérien d'automobile

L'usage de l'automobile est incontournable dans le quotidien du citoyen, de plus la branche automobile constitue à elle seule près de la moitié du chiffre d'affaires du marché algérien des assurances. Les conséquences de l'acte de conduite sont des plus catastrophiques, les traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de santé publique et une des causes principales de décès.

De plus, les assureurs confrontés à l'escalade du nombre d'accidents font face aux multiples contraintes de la gestion d'un volume de plus en plus important de dossiers sinistres tant matériels que corporels.

2.1 Le parc automobile algérien

L'Algérie garde son classement de deuxième marché en Afrique après l'Afrique du Sud avec 9,9 millions de véhicules. ⁽¹⁾

Tableau N°07 : évolution du parc automobile en Algérie

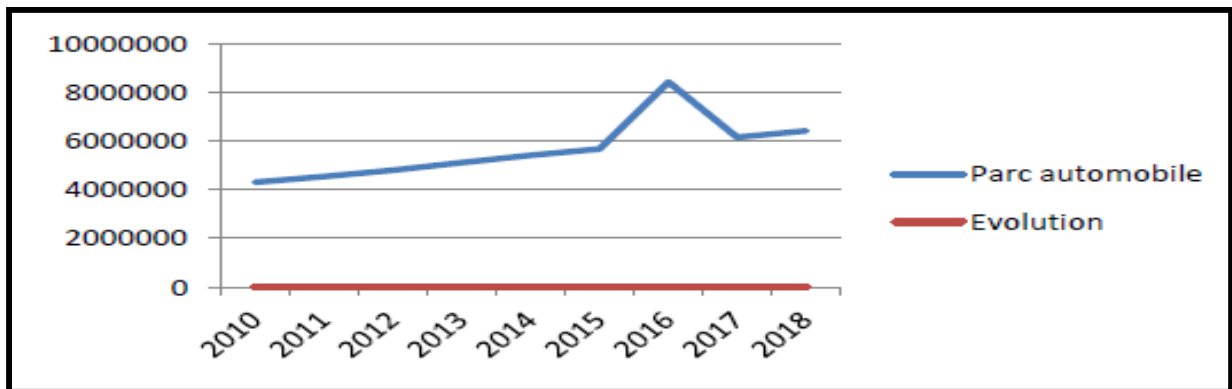
¹ Voir Les données de l'ONS 2016.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Années	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Parc Auto	4 314 607	4 549 490	4 812 555	5 123 705	5 425 585	5 683 156	8 426 225	6 162 542	6 418 212
Evolution	3%	5%	6%	6%	6%	4,5%	5,33%	2,94%	3,98%

Source : Réalisation personnel d'après les chiffres de l'ONS et notes

Figure N° 03 : Evolution du parc automobile en Algérie



Source : Réalisation personnel d'après les données de l'Office National des statistiques Algérien

À partir de la figure N°03 certaines observations peuvent être dégagées⁽¹⁾ :

Nous constatons une nette augmentation du parc automobile algérien depuis 2010, qui est notamment dû à la forte demande et aussi aux quantités importantes de véhicules importés, mais on remarque une augmentation encore plus importante entre 2015 et 2016 (*passant de 5,6 millions à 8,4 millions*).

Par contre y'a une forte diminution entre 2016 et 2017 (*passant de 8,4 millions à 6,2 millions*), et c'est là qu'on remarque les conséquences ou résultats de la suspension des importations des véhicules, tandis que en 2018 on remarque une légère augmentation (*passant de 6,2 millions à 6,4 millions*).

En effet, le parc de véhicules de notre pays ne cesse de croître en dépit de la suppression du crédit à la consommation en 2009, et qui a été remis en place en 2015 mais juste pour les véhicules produits en Algérie d'un côté et de la suspension de l'importation des véhicules en 2015.

Dans la prochaine figure on va exposer l'évolution des importations en Algérie ;

Tableau N°08 : Evolution des importations des véhicules en Algérie.

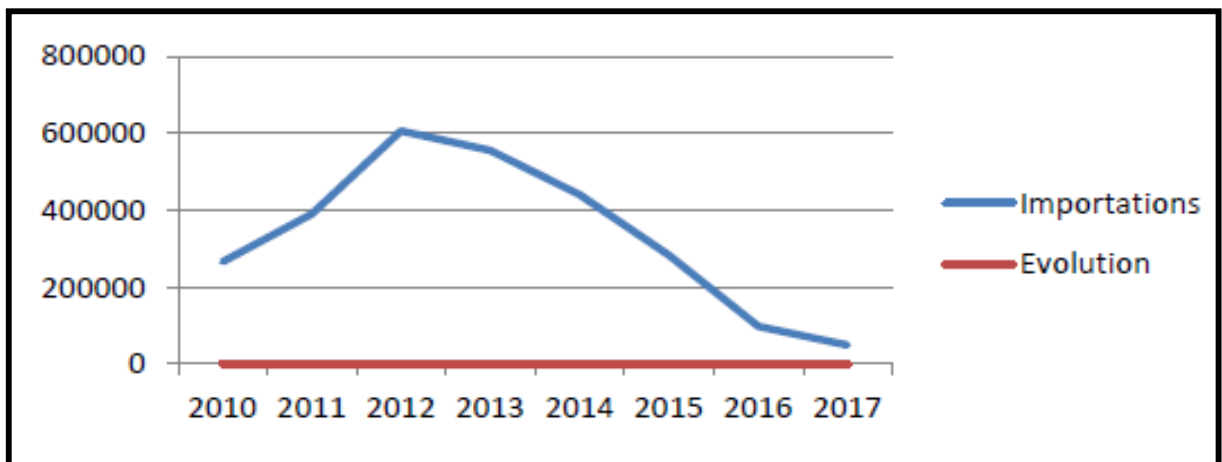
¹ <http://www.algérie360.com>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Années	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importations	265 859	390 140	605 312	554 263	439 637	282 119	97 330	48 950
Evolution	6,16%	8,64%	12,57%	10,82%	8,10%	4,67%	1,16%	0,58%

Source : Réalisation personnel d'après les données de l'Office National des statistiques Algérien

Figure N° 04 : Evolution des importations des véhicules en Algérie



Source : Réalisation personnel d'après les données de l'Office National des statistiques Algérien

Nous retirons selon la figure N°04 certaines remarques :

Une importante augmentation des importations véhicule entre 2010 et 2012, en atteignant ainsi un pic de 605 312 véhicules en 2012 suite à la forte demande sur le marché algérien. Les importations des véhicules en Algérie tendent vers le déclin passant d'un nombre de 554 263 unités en 2013 à 48 950 unités⁽¹⁾ .en 2017, et c'est à la faveur d'une réduction drastique des licences accordées aux concessionnaires locaux selon l'ONS, le gouvernement a fixé le quota d'importation des véhicules entre 40000 et 50000 unités. Fin 2017 les importations ont diminué de 77 % par rapport à 2016, et aucune licence n'a été donnée pour 2018.⁽²⁾

Un taux de 62% de véhicules de tourisme est comptabilisé sur la totalité du parc automobile algérien, c'est environ une voiture pour sept habitants, soit beaucoup moins que dans la plupart des pays développés où l'on compte généralement deux voitures pour trois habitants.

¹ Voir les données de l'ONS 2016.

² <http://www.algerie-eco.com/2017>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

2.2 L'industrie automobile en Algérie

Avant quatre ou cinq ans, il était très facile de se décider de l'achat d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion. Aujourd'hui les acheteurs sont de plus en plus attentistes, face à un marché en crise, caractérisé par une fulgurante hausse des prix due à plusieurs acteurs. Confronté à de multiples signaux contradictoires. Notamment qu'en cette période marquée particulièrement par les mouvements de contestation populaire contre le système en place enclenché le 22 février dernier 2019.

En outre depuis janvier 2015, le marché automobile en Algérie qui ne comptait pas moins de 600000 véhicules neufs vendus connaît une crise. Dans un marché demandeur, la politique de l'offre engagée par le gouvernement qui consiste à réduire la facture de l'importation en imposant un système de quota et à encourager l'investissement local. ⁽¹⁾

Tableau N°09 : Production du secteur des assurances de 2014 à 2019

Année	Au 31/12/2014	Au 31/12/2015	Au 31/12/2016	Au 31/12/2017	Au 31/12/2018
Total Marché (DA)	128 030 076 103	131177 396 367	133 537 016 312	139 525 620042	142 635 020801

Source : CNA- Notes de conjonctures.

A partir de tableau N°09 certaines observations peuvent être dégagées :

Le marché Algérien des assurances n'a pas cessé d'évoluer depuis la libéralisation du secteur des assurances en Algérie. ⁽²⁾

- Nous constatons qu'en 2015 et 2016 un ralentissement de la production en raison de l'impact de la baisse des prix du pétrole sur l'économie d'une manière générale et par conséquent sur le secteur des assurances qui est fortement corrélé à la conjoncture économique, mais nous constatons une certaine reprise amorcée en 2017 avec un taux de progression de la production de 3%, contre 1,3% en 2016 par rapport à 2015 ;
- À noter qu'en 2019 le marché des assurances affiche au 30/06/2019 un totale de 80,8 milliards de DA, soit une hausse de 9,4% comparativement au premier semestre 2018 qui totalise à 73,8 milliards de DA.

3. L'assurance automobile domine le marché

Les assurances de dommages qui continuent à tirer le secteur vers le haut en enregistrant des performances en progression constante.

¹ <http://www.algérie-eco.com/2017>

² CNA- Notes de conjonctures.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

En fait, si les résultats de l'assurance de dommages conservent leur tendance haussière, c'est principalement grâce à l'assurance automobile qui domine toujours cette branche avec une part de 50%, mais aussi tout le secteur des assurances, en relevant constamment son chiffre d'affaires.

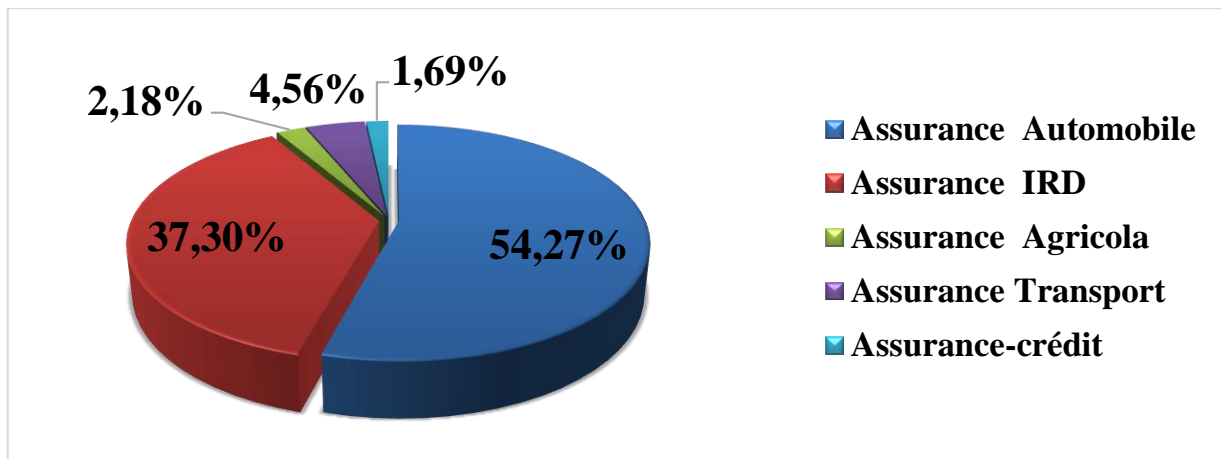
A titre d'illustration Nous avons pris la structure de la branche dommage fin 2018 :

Tableau N°10: Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018.

Les branches de l'assurance dommage	Assurance Automobile	Assurance IRD	Assurance Agricole	Assurance Transport	Assurance-crédit
Parts des branches	54,27 %	37,30 %	2,18 %	4,56%	1,69 %

Source : CNA –Notes de conjoncture 2018.

Figure N°05 : Structure de la production des assurances de dommages par branches au 31/12/2018.



Source : CNA –Notes de conjoncture 2018

Avec la performance réalisée, l'automobile s'offre 54,7 % du portefeuille des assurances dommage, ce qui témoigne de sa bonne santé en dépit du recul assez sensible dans les ventes des véhicules neufs.⁽¹⁾

Selon la même source La branche automobile représente plus de 50 % du marché global, les garanties facultatives prédominent de 80,5 %.⁽²⁾

Quant aux assurances de personnes, elles progressent d'année en année, notamment depuis la création de sociétés spécialisées en assurances vie, à la faveur de la loi de 2011 qui a acté la séparation de ces deux types d'assurances.

¹ <http://www.reporter.dz>

² <http://www.cna.dz/CNA-Note de conjoncture 2018>.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Aussi, la part des assurances de personne est passée de 6% en 2006 à 10% en 2017. Le chiffre d'affaires des assurances de personnes était en 2017 de 13,3 milliards de dinars.

En termes de parts de marché, 75% du chiffre d'affaires est réalisée par des sociétés publiques, y compris les sociétés mixtes, mais la part de marché des sociétés privées est en constante évolution et se situe globalement à hauteur de 25% en 2017, selon l'UAR. ⁽¹⁾

Contre au réseau de distribution des produits d'assurances, une forte extension a été observé ; la distribution se fait par le biais de plusieurs canaux, tels que les agences directes, agents généraux, courtiers et bancassurance. 69% du chiffre d'affaires provient du réseau direct, 29% des intermédiaires et 2% de la bancassurance, ajoutant que le réseau commercial est passé de 1304 agences en 2007 à 2358 agences en 2017, soit une agence pour 18.000 habitants. Dans le cadre de la bancassurance, les sociétés d'assurances ont ouvert 750 points de vente auprès des banques. ⁽²⁾

3.1 Statistiques relatives à la sinistralité automobile

Au cours de ces dernières années, les compagnies d'assurances font face à une augmentation considérable de la sinistralité automobile. Cette évolution est due essentiellement à la densité du parc automobile notamment dans les grandes villes.

3.1.1 La production de la branche automobile

Le tableau suivant démontre les chiffres de la branche automobile durant 2014-2018.

Tableau N°11 : Production de la branche automobile de 2014 À 2019⁽¹⁾.

Années	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/18
La production de la branche automobile en (DA)	65 384 096 799	66 183 522 596	65 199 840 147	65 596 692 201	68 987 763 756

Source : CNA –Notes de conjoncture

Observations

- **En 2015** : L'assurance automobile à enregistré au 31/12/2015 un chiffre d'affaire de 66,2 milliards de DA contre 65,4 milliards de DA en 2014, soit une hausse de 1,3% ;
- **En 2016** : L'assurance automobile enregistre au 31/12/2016 un montant de 65,3 milliards de DA, en baisse de 1,4% comparativement à la même période 2015 ;
- **En 2017** : L'assurance automobile enregistre au 31/12/2017 un montant de 65,3 milliards de DA, en hausse de 0,2% comparativement à la même période 2016 ;

¹ CNA-Notes de conjoncture.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

- **En 2018** : L'assurance automobile enregistre au 31/12/2018 un montant de 68,9 milliards de DA, en hausse de 5,2% comparativement à la même période 2017 ;
- **En 2019** : Pour le 1^{er} semestre 30/06/2019, l'assurance automobile progresse un CA de 37,6 milliards de DA, soit une hausse de 3,8% comparativement au 30/06/2018.

Nous remarquons selon le tableau N°07 une progression au long de ces années de la production de la branche automobile en général vu l'importance du parc automobile et l'obligation de cette assurance ce qui reflète une bonne tendance qui augure des perspectives de croissance plus élevées, en dépit de la suspension des importations des véhicules et la suspension du crédit à la consommation en 2009 (*loi de finance 2009*) est réintroduit en 2015 (*loi de finance 2015*) destiné exclusivement aux produits fabriqués ou assemblés localement.

À cet effet Nous avons constaté en 2015 et 2016 un ralentissement en raison de l'impact de la baisse des prix du pétrole sur l'économie d'une manière général et une certaine reprise en 2017 et 2018.

3.1.2 L'évolution de la Sinistralité automobile

Tableau N°12 : La Sinistralité de la branche automobile

(U : MD)

Années	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
Indemnisation	41, 463	47, 32	43 ,39	45, 45	46, 53
Sinistres à payer	33 ,65	34 ,65	35 ,17	34 ,78	36 ,31
Cadence de règlement %	55,2%	57,7%	55,2%	56,7%	56,2%

Source : CNA –Notes de conjoncture

Analyse des données :

- **En 2014** : La part de l'assurance automobile au 31/12/2014, un total de sinistres réglés estimé à plus de 41 milliards de DA. Un montant de 33,6 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile. En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient de 55,2% ;
- **En 2015** : La part de l'assurance automobile au 31/12/2015, un total de sinistres réglés estimé à plus de 47 milliards de DA. Un montant de 34,7 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile. En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 57,7% ;
- **En 2016** : La part de l'assurance automobile au 31/12/2016, un total de sinistres réglés estimé à plus de 43 milliards de DA. Un montant de 35,1 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile. En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 55,2% ;

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

- **En 2017** : La part de l'assurance automobile au 31/12/2017, un total de sinistres réglés estimé à plus de 45 milliards de DA. Un montant de 34,7 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile. En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 56,7% ;
- **En 2018** : La part de l'assurance automobile au 31/12/2018, un total de sinistres réglés estimé à plus de 46 milliards de DA. Un montant de 36,3 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile. En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 56,2% ;
- **En 2019** : La part de l'assurance automobile au 30/06/2019, un total de sinistres réglés estimé à 27,3 milliards de DA, un montant de 37,2 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile, en matière de cadence de règlement, la branche automobile détient de 30,4%.

D'après le tableau n°08 nous avons remarqué une progression dans les indemnisations des sinistres en cour de ces années ce qui signifie que les compagnies d'assurances renforcent ces efforts afin de traiter plus de dossiers sinistres malgré la sinistralité élevé enregistré chaque année et aussi une volonté de liquidation le maximum de dossiers en stock entre compagnies. Cette cadence de règlement est jugée faible par rapport à la production en plus une lenteur dans les traitements des déclarations et indemnisations.

Ce dernier induit a un stock cumulé encore ce qui explique un arbitrage en très la production et l'indemnisation et encore le stock de sinistre déséquilibrant la branche automobile.

3.1.3 Sinistres des assurances de dommages au 31/12/2018

Tableau N°13 : Structure des sinistres des assurances de dommages

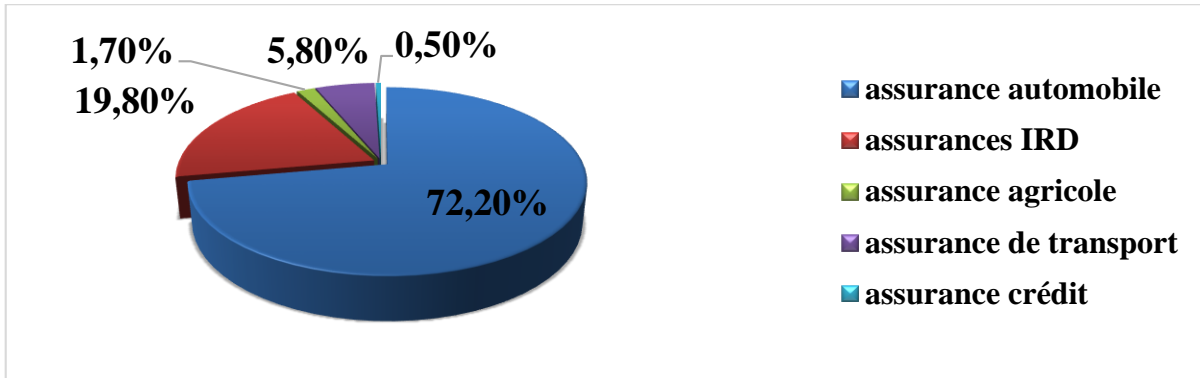
3.1.3.1 Sinistres réglés au 31/12/2018

Branches	Assurance Automobile	Assurances IRD	Assurance Agricole	Assurance de transport	Assurance-crédit
Part des branches en Sinistres Réglés	72,2%	19,8%	1,7%	5,8%	0,5%

Source : CNA –Notes de conjoncture

Figure N° 06 : Structure des sinistres réglés au 31/12/2018

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien



Source : CNA –Notes de Notes de conjoncture

D'après la figure N°06, La part de sinistre réglé d'assurance automobile demeure prépondérante 72,2% avec un montant de 46,5 milliards de DA. La branche « transport » et « crédit » suivent également une tendance haussière par rapport à 2017, avec des taux respectifs de 5,8% et 0,5%, en revanche la branche « IRD » connaît une baisse par rapport à 2017, elle représente en 2018 un taux de 19,8% contre 22,6 milliards de DA en 2017. Les assurances agricoles représentent 1,7%, soit une hausse de 4,1% par rapport à 2017.

La figure reflète l'importance du nombre des déclarations sinistres pendant chaque année, ce qui nécessite des décaissements à plus de 50% par rapport aux autres branches.

A cet effet les compagnies d'assurance ont signé en 2017 une convention appelée indemnisation direct des assurés (IDA) qui devra permettre aux assurés d'être indemnisés systématiquement sans que leur cas fasse l'objet de recours. Une télé compensation entre les compagnies afin d'assainir les dossiers de remboursement après l'indemnisation du l'assuré, et c'est suite au nombre important de recours reçus au sein des agences et un moyen de plus d'un million de déclarations de sinistres enregistrées chaque année.

3.1.3.2 Sinistres à payer au 31/12/2018

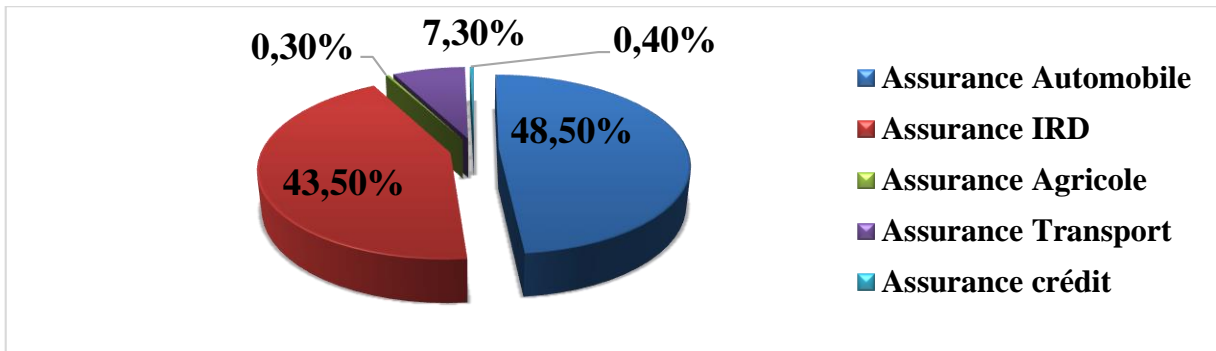
Tableau N°14 : Structure des sinistres des assurances de dommages à payer

Branches	Assurance Automobile	Assurance IRD	Assurance Agricole	Assurance Transport	Assurance-crédit
Part des sinistres à payer	48,5%	43,5%	0,3%	7,3%	0.4%

Source : CNA –Notes de conjoncture 2018

Figure N°07 : Structure des sinistres à payer au 31/12/2018 en pourcentage

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien



Source 07 : CNA –Notes de conjoncture 2018

Nous Observons selon la figure N°07 que la part de sinistre à payer d'assurance automobile demeure prépondérante 48,5% avec un montant de 36,3 milliards de DA. La branche « *transport* » et « *crédit* » suivent, également une baisse par rapport à 2017, avec des taux respectifs de 7,3% et 0,4%, en revanche la branche incendie, accidents et risques divers « IRD » accuse une baisse par rapport à 2017, elle représente en 2018 un taux de 43,5% contre 45,0% en 2017. Les assurances agricoles représentent 0,3% soit une hausse de 6,1%.

Cela reflète que le stock de sinistres restant à payer sont très important vu que les compagnies n'arrivent pas à indemniser tous les sinistres, y'a même des sinistres qui se cumule chaque année.

3.1.3.3 La sinistralité automobile causes et recommandations

Les causes de la sinistralité sont diverses ; la densité du parc automobile et sa concentration dans certains axes, l'accidentologie, la facilité accrue des déclarations de sinistres, le remboursement rapide ainsi que la multiplication des offres sont autant d'éléments explicatifs.

Pour freiner la sinistralité, l'État renforce ses travaux avec les professionnels et expert de l'activité d'assurance afin de réduire ces chiffres importants de dossiers sinistres et réduire les délais de remboursement.

Nous allons exposer certains facteurs régissant la sinistralité automobile avec quelques recommandations qui ont été proposées par les professionnels d'assurance :

▪ Le coefficient de réduction-majoration

Appelé aussi bonus-malus, ce coefficient récompense ou pénalise les conducteurs en fonction de leur conduite. La hausse de ce dernier influence forcément sur le comportement des conducteurs et la vigilance sur la route.

Chaque sinistre déclaré à la compagnie d'assurance aura un impact sur le montant de la prime d'assurance automobile prochainement, c'est pourquoi, dans le cadre d'un sinistre

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

totalemment ou partiellement responsable, un malus sera attribué et une majoration sera appliquée au montant de la cotisation. ⁽¹⁾

Le barème imposé sur la garantie RC ne suffit pas à sensibiliser les assurés aux risques d'accidents de la route à cet effet l'idée d'étendre le principe du bonus/malus aux garanties facultative peut changer les comportements des conducteurs et être vigilant et intentionniste au volant. ⁽²⁾

▪ Les franchises

Il s'agit du montant restant à la charge de l'assuré en cas de sinistre, il est recommandé d'appliquer des niveaux de franchises significatifs, pour responsabiliser les conducteurs. Il est important que la franchise ne soit pas bas et que les conducteurs soient informés du montant de cette dernière à la souscription. ⁽³⁾

▪ Le Fichier national des conducteurs assurés

C'est un projet engagé sous l'égide de l'UAR. Il s'inscrit dans le cadre de la modernisation de la branche automobile. Il concerne l'ensemble des compagnies d'assurance, c'est un outil très utile. ⁽⁴⁾

Ce dernier a pour but de faciliter la mise en place des dispositions réglementaires relatives à l'application du Bonus-malus par personnaliser des cotisations d'assurance en fonction de la sinistralité des acteurs (*assurés*) et de créer une équité entre les assurés, comme ça permet aux assureurs de disposer de certaines informations sur sa situation sinistres enregistré aux précédents assureurs et ainsi faciliter de découvrir les fraudes sur les déclarations.

▪ La taxe sur l'environnement

Selon L'article 80 du PLF 2020 indiquant l'instauration d'une nouvelle taxe imposée aux automobilistes. ⁽⁵⁾

Cette taxe est une sorte de fiscalité écologique sur les activités polluantes, qui concerne pour les premiers temps, les propriétaires des véhicules et d'engins mobiles, dont le prix varie entre 1500 DA et 3000 DA, dont 70 % seront affectés au budget de l'état et 30 % en faveur de la caisse de solidarité et de garantie des collectivités locales, ajouter à la vignette imposée aux automobilistes devra être payer lors d'établissement ou renouvellement du contrat. ⁽⁶⁾

¹ Voir la revue de l'assurance N°17.

² <http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjoncture 2019>.

³ <http://www.liberté-algérie.com>

⁴ <http://www.autoalgérie.com>.

⁵ <http://www.algérie-presse-service.dz>

⁶ <http://www.le courrier -d'algerie.com>

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Cette taxe va induire à une surprime ce qui va incitera encore les conducteurs à plus de vigilance en route.

▪ **La Fraude à la Sinistralité**

L'un des éléments aussi impactant sur la sinistralité automobile élevé c la fraude, faux sinistres, fausses victimes, exagération du dommage corporel, faux adversaires, déclaration du même sinistre chez différents assureurs ou ce qu'on appelle le multirécidiviste, etc.

Un nombre important de dossiers frauduleux détectés chaque années et c'est des pertes pour les compagnies d'assurance, autant de situations qui donnent du travail à un service de lutte antifraude pour contenir ce problème qui influence sur le résultat technique de la branche, appelée l'agence pour lutte contre la fraude à l'assurance (ALFA), organisme professionnel qui a pour objectif d'assister les assureurs au quotidien dans leurs actions de prévention d'enquête et de détection des sinistres frauduleux.

A cet effet les compagnies doivent revoir leurs dispositifs d'indemnisation et les conditions d'accès qui y sont liés, et que l'accélération des circuits d'indemnisations effectivement a baissé la vigilance des compagnies d'assurance. Et l'idée d'avoir une base de données commune des dossiers sinistres pour toutes les compagnies d'assurance reste une solution idéale afin d'avoir aussi d'informations pour chaque assuré bien sinistré.

▪ **Le permis de conduite à notes**

L'extension du permis biométrique à points, va jouer un rôle intéressant dans la sensibilisation et la prudence des conducteurs et la sanction des mauvais conducteurs et enfin à réduire la tendance haussière des accidents de la route.

▪ **Les lois et règles**

La clarification des textes réglementaires régissant l'assurance automobile en vue de l'élaboration d'un code algérien d'assurance régissant sur l'assurance automobile afin d'avoir des règles plus adaptées aux situations actuelles avec une rigoureuse dans l'application du code de la route.

Au terme de ce chapitre, on constate que l'assurance automobile a fortement progressé pendant ces dernières années, elle est devenue un élément essentiel pour tous les conducteurs car elle est obligatoire par la loi, notamment par la législation algérienne.

Le secteur de l'assurance automobile est l'un des secteurs les plus importants dans l'économie de la vie des personnes. De ce fait les garanties jouent un rôle très important dans les assurances automobile. Par ailleurs les société d'assurance couvrant un grand nombre de

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

risque moyennant une compensation clairement définie en contrepartie qui est la prime, elle contribue ainsi directement au fonctionnement et au développement de l'économie.

Dans le chapitre deux, on va affaires les procédures à suivre dans la couverture des différent risque liées à l'assurance automobile.

Section 03 : Etude comparative de la sinistralité automobile d'un pays développé et un pays sous-développé et les mesures de prévention prises par ces deux derniers.

La sinistralité en assurance automobile se mesure en termes de fréquence des accidents et afin de mener à bien notre étude il est important de faire une comparaison entre la sinistralité automobile d'un pays développé, puissance mondiale citons le cas de la France, et un pays sous-développé, prenons l'exemple de L'Algérie et les solutions envisagées par ces deux pays afin de cerner au mieux ce problème.

3.1 En Algérie

La route demeure, en ALGERIE, la première cause de mort violente. Les accidents de la route tuent, en Algérie, plus que les maladies en tout genre. Une véritable hécatombe s'est produite, notamment durant les 15 dernières années, si on se réfère au bilan du Centre national de la prévention et de la sécurité routière (CNPSR).et d'après les analyse qui sont faits dans la section 01 du chapitre 03 C'est à croire que l'Algérien fait partie des plus mauvais conducteurs au monde...

Des points de vue d'experts soulignent que, loin d'être la résultante d'une fatalité ou d'un hasard, l'accident a d'autres causalités et effets plus « humains » puisque, en sus du véhicule et de la route, c'est l'homme qui complète le triptyque. La responsabilité de ce dernier est toujours engagée. D'une manière ou d'une autre et jusqu'à des proportions outrageusement dominantes. Que peut l'homme pour y remédier ? A défaut de Pouvoir enrayer carrément le phénomène des accidents de la route, il peut œuvrer à améliorer la prévention à même d'en réduire le nombre la fréquence et la gravité.¹

¹ Landel J. et pechinot J. « *les assurances automobiles* », 2^{ème} édition l'argus, paris, 1996, p.39.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

3.1.1 Les principales causes d'accidents de la route les plus fréquentes depuis 2010 on trouve

3.1.1.1 La distraction

La distraction est la cause la plus souvent mentionnée par les policiers dans leurs rapports d'accidents. Les sources de distraction sont nombreuses : la tentation de regarder son téléphone cellulaire, de manger ou de boire au volant, les conversations avec les autres passagers, etc. Avant de prendre le volant, assurez-vous d'éviter ou d'éloigner toute source de distraction qui pourrait nuire à vos réflexes.

3.1.1.2 L'alcool au volant

L'alcool au volant est responsable d'en moyenne 160 décès annuellement depuis 2010. Entre 2009 et 2013, 36 % des conducteurs décédés enregistraient un taux d'alcoolémie supérieur à .08. De plus, 81 % des condamnations pour conduite avec les capacités affaiblies étaient liées à une première infraction.

3.1.1.3 La vitesse

La vitesse est responsable en moyenne de 155 décès et de 570 blessés graves annuellement. Le saviez-vous ? En milieu urbain, le risque d'être impliqué dans un accident double à chaque tranche de 5 km/h au-dessus de la limite permise. Ainsi, si chaque conducteur réduisait sa vitesse de croisière de 5 km/h, le nombre de décès et de blessés graves diminuerait de 15 %.

3.1.1.4 La fatigue au volant

La fatigue au volant est responsable de 20 % des accidents mortels et de 23 % de l'ensemble des accidents avec dommages corporels. La plupart des conducteurs surestiment leur vigilance et sous-estiment leur fatigue. Une étude en laboratoire a comparé les effets sur la vigilance de longues périodes d'éveil à ceux de l'alcool. Le résultat ? Plus de 17 heures d'éveil équivalent à un taux d'alcoolémie de 50 mg par 100 ml de sang.

Ce non-respect des règles de la circulation. A engendrer des conséquences dramatique Dou la nécessité de développé les systèmes de sécurité routière toute en érigeant la culture de prévention routière chez les personne et trouver des solutions efficaces pour faire face au "*terrorisme routier*".

D'après l'assemblée qui s'est tenue sur ALGER- Les participants à une journée d'études sur la sécurité routière ont affirmé, mercredi que la lutte contre les accidents de la route ne relève pas uniquement des corps de sécurité et exige l'élaboration d'une stratégie efficace impliquant différents secteurs.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Les participants à cette journée organisée par la Commission des transports, des transmissions et des télécommunications de l'Assemblée populaire nationale (APN) ont appelé à unifier les statistiques des accidents de la route émanant des différentes forces de sécurité, des services de la protection civile et des services sanitaires pour définir une vision réelle et réaliste permettant de trouver des solutions efficaces pour faire face au "terrorisme routier" .

Dans ce contexte, ils ont appelé à l'usage des nouvelles technologies en matière de sensibilisation des citoyens aux dangers des routes et à l'intensification des sessions de formation en premiers soins.

Les participants ont mis l'accent sur la nécessité de créer des centres médicaux "spécialisés" dans toutes les wilayas pour intervenir efficacement en cas d'accidents routiers et éviter le transfert des malades d'un hôpital à un autre.

Pour réduire le nombre d'accidents, il faut "revoir l'opération d'octroi d'agrément aux auto-écoles, en se basant sur les programmes de formation modernes", a indiqué le sous-directeur des statistiques à la Direction générale de la protection civile (DGPC), le colonel Achour Farouk.

Il a appelé, dans ce sens, à revoir les programmes de formation des conducteurs de bus et des camions notamment ceux transportant des produits dangereux.

Le responsable a insisté sur l'impératif de renforcer le contrôle technique des véhicules qui doivent être répondre aux normes de sécurité, ajoutant que les routes doivent également être aménagées suivant les standards internationaux, notamment pour ce qui est de la signalisation qui permet de réduire considérablement le nombre d'accidents de la route.

Le président du bureau de la prévention et de la sécurité routière au ministère des Travaux publics et des transports, Miloudi Mourad a évoqué la politique nationale de lutte contre la hausse des accidents de la route, citant dans ce sens la révision des types de permis de conduire et l'introduction du permis de conduire biométrique, constitué d'un total de 24 points.

Le système à points-une des mesures coercitives-est lié à la base de données du fichier national du permis de conduire, gérée par le ministère de l'Intérieur et des collectivités locales, en interaction avec les bases de données relatives aux fichiers nationaux des infractions au code de la route et des cartes grises, a-t-il ajouté.¹

¹<https://www.aps.dz/societe/102263-lutte-contre-les-accidents-de-la-route-appel-a-une-strategie-efficace-impliquant-tous-les-secteurs>.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

Il a ajouté que le succès du processus de prévention exige la conjugaison des efforts de tous les secteurs et instances concernées et la coordination de leurs actions, à travers l'adoption de méthodes scientifiques de développement du système de prévention, la sollicitation des établissements scientifiques, la coopération avec des spécialistes dans les domaines concernés.

Le permis de conduire biométrique est un moyen efficace de juguler la hausse des accidents de la route.

Il est désormais impératif de faire face à la violence routière et d'élaborer une base de données nationales renfermant toutes les statistiques relatives aux routes, élaborées par les forces de sécurité (*Gendarmerie et Police*) et les services sanitaires et la Protection civile, et ce afin de fournir des informations exactes sur ce fléau qui permettra aux spécialistes de trouver des solutions efficaces, a souligné le commissaire divisionnaire à la Direction générale de la sûreté nationale (DGSN), Rachid Ghazal.

Le chef du service de sécurité routière à la direction des unités constituées de la Gendarmerie nationale, Mahdjoub Araïbi Kamel, a indiqué que les différentes mesures coercitives appliquées aux infractions du code de la route demeurent insuffisantes pour réduire les accidents d'où l'impératif de prendre d'autres mesures pour garantir la sécurité routière et de mise en conformité des véhicules aux normes de sécurité pour atteindre cet objectif.

Il a estimé, en outre, que l'intervention rapide des unités médicales est susceptible de réduire le nombre de décès. Pour sa part, la responsable de prévention et de la coordination routière au Centre national de la prévention et de la sécurité routière (CNPSR), Fatima Khellaf a affirmé que les accidents de la route sont principalement causés par les titulaires des permis de conduire probatoires ou permis de conduire de moins de deux ans et les conducteurs de motocycles à hauteur de 35%.

Elle a plaidé pour l'intensification des cours sur la sécurité routière dans les programmes éducatifs et les manuels scolaires, préconisant d'améliorer le réseau de sécurité routière comme font les pays développés.

3.2 en FRANCE

Contrairement à l'Algérie la France a pris le sujet de la prévention routière plus au sérieux face aux mauvais chiffres de la sécurité routière, le gouvernement a annoncé, une série de mesures uniques et très strictes afin d'éradiquer les accidents sur les routes de France. Le mode de gestion de cette sécurité routière a profondément évolué dans ce pays et les

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

actions menées notamment par les pouvoirs publics ont commencé à trouver une efficacité, avec une réduction du nombre de tués sur les routes.

Les hommes politiques se sont également davantage investis sur ce thème, plus fortement médiatisé, même si les opinions et les débats ne suivent pas forcément les clivages habituels entre les différents partis. Un continuum éducatif a été mis en place de l'école primaire au collège, en coordination avec l'Éducation nationale, et, avec le permis à points, des stages de sensibilisation ont été introduits pour les conducteurs contrevenants.¹

De nombreux organismes travaillent sur ce thème de la sécurité routière même si un regroupement s'opère depuis quelques années. Enfin, depuis 1982, l'action locale sur la sécurité routière est devenue un thème d'action et de communication privilégié pour les préfets.

Les gouvernements successifs ont montré également « *un grand appétit réglementaire* », avec des adaptations successives, dans un souci de mesurer l'impact réel, et par prudence sur des mesures qui peuvent être impopulaires.²

Le Premier ministre Edouard Philippe a validé :

3.2.1 Une baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires

Pour Edouard Philippe Passer de 90 à 80 km/h, sur un trajet de 40 kilomètres, cela représente seulement 3 minutes de plus. Ne peut-on prendre 3 minutes de plus par jour, quand il s'agit de sauver une vie ?

- Pour lutter contre l'alcoolisme au volant (1/3 des accidents mortels), il est question d'installer des éthylotests anti démarrage (EAD) dans les voitures des personnes déjà condamnées pour conduite en état d'ivresse et pour ceux dont le permis a été suspendu pour alcoolémie au volant. Autre mesure liée : la mise en fourrière systématique durant 7 jours des véhicules des personnes ayant conduit sous l'emprise de stupéfiants, sans permis ou avec un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,8 g ;
- Pour l'usage du téléphone mobile, les sanctions seront durcies et le conducteur pourra voir son permis suspendu s'il y a dans le même temps, commission d'une autre infraction ;
- Pour la protection des piétons, différentes mesures ont été annoncées comme la possibilité de vidéo-verbalisation des infractions liées au non-respect de la priorité d'un piéton engagé et la suppression des places de stationnement près des passages piétons.

¹ <https://magazine.sfam.eu/sinistralite-automobile-france/>

² https://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re_en_France.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

- Edouard Philippe envisage la possibilité de récompenser les conducteurs exemplaires possédant encore 12 points sur leur permis...

Sans oublier Les 22 mesures prises sous le gouvernement Hollande en octobre 2015 n'avaient pas réussi, à l'époque, à endiguer cette augmentation d'accidents mortels .ce sujet a toujours préoccupé les autorités françaises et les actions prises par ces derniers ont beaucoup aidé à réduire les dégâts.¹

- Lutter contre le défaut d'assurance en rendant obligatoire la présentation de l'attestation d'assurance lors de l'immatriculation du véhicule ou du retrait d'un véhicule mis en fourrière; en créant un fichier des véhicules assurés, consultable lors du contrôle automatisé de la vitesse ou par les lecteurs automatiques de plaque d'immatriculation des forces de l'ordre (LAPI), afin de détecter les véhicules non-assurés en circulation ;²
- Développer et augmenter le nombre d'infractions constatables par les radars multifonctions (*feux - rouges, vitesse, discriminants par type de véhicule, respect des distances de sécurité, détection des dépassements dangereux, franchissement de ligne continue, etc.*). Le plafond du nombre des radars sera augmenté de 4 200 à 4 700, à échéance de 3 ans. Chaque implantation nouvelle de radars fera, comme c'est toujours le cas, l'objet d'une étude approfondie de l'accidentalité du site ;
- Améliorer l'accompagnement des victimes des accidents de la circulation et de leurs familles et faciliter leur indemnisation ;
- Expérimenter l'utilisation de drones au service de la sécurité routière ainsi que l'utilisation des systèmes de lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance des véhicules.

3.2.2 Mettons l'accent sur le rôle important des structures qui mènent des actions de prévention, au niveau local et national

De nombreuses associations et entreprises s'investissent aux côtés de la Sécurité routière pour faire reculer la mortalité sur les routes.

3.2.2.1 Le Conseil national de la sécurité routière

Le Conseil national de la sécurité routière (*CNSR*) rassemble les principaux acteurs de la sécurité routière, avec leurs compétences et sensibilités respectives, afin qu'ils puissent

¹ <https://www.argusdelassurance.com/institutions/securite-routiere-le-plan-du-gouvernement-pour-reduire-les-accidents-mortels.125500>.

² <https://www.argusdelassurance.com/institutions/securite-routiere-le-plan-du-gouvernement-pour-reduire-les-accidents-mortels.125500>.

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

débatte, échanger et réfléchir pour formuler des propositions concrètes à l'attention du Gouvernement pour inverser la courbe de la mortalité routière.

3.2.2.1 Les associations

Il existe de très nombreuses associations qui sont impliquées au niveau national et au niveau local en matière de sécurité routière, à titre principal ou connexe. Un certain nombre d'entre elles sont partenaires de la Sécurité routière dans le cadre d'une convention.¹

L'Association Prévention Routière se bat pour changer les comportements sur la route. Créée en 1949 par les sociétés d'assurance et avec l'aide de l'Union routière de France, elle a pour objectif « *d'étudier et mettre en œuvre toutes mesures et encourager toutes initiatives propres à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation routière* ».

- Association française de prévention des comportements au volant (AFPC) ;
- Association des accidentés de la vie (FNATH) ;
- Association des familles de victimes d'accidents de la route (UNAF) ;
- Association Prévention Routière ;
- Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA) ;
- Ligue contre la violence routière ;²

A conclure qu'une grande partie de ces accidents se déroulent dans des pays en développement, où l'accent n'est pas mis sur la sécurité routière.

L'amélioration de la situation de sécurité routière dans ces pays doit s'appuyer non seulement sur la mise en place d'actions efficaces de sensibilisation, de formations, de règles de la circulation, etc. mais aussi sur le développement des autres modes de déplacement et l'utilisation des nouvelles technologies d'information et de communication, dont l'effet final est l'amélioration des conditions économiques et sociales du pays.

L'usage de l'automobile est incontournable dans le quotidien du citoyen, l'assurance automobile consiste à elle seule près de la moitié du chiffre d'affaires du marché Algérien des Assurances, Comme elles pèsent autant sur le marché mondial de l'automobile.

Les conséquences de l'acte de conduite sont plus catastrophiques, les Traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de santé Publique et une des causes principales de décès.

¹ www.securite-routiere.gouv.fr > mieux-nous-connaître

² Nos partenaires Sécurité Routière, www.securite-routiere.gouv.fr > mieux-nous-connaître

Chapitre 03 : Etude comparative entre le marché mondial d'automobile et le marché Algérien

De ce fait, les assureurs ne peuvent plus faire face à ce volume de plus en plus important des dossiers sinistres tant Matériels que corporels. Il est primordial d'agir tôt que tard sur l'amélioration des systèmes de sécurités routières pour une nette progression Économique et un meilleur avenir des pays.

Après avoir présenté le cadre théorique de notre thématique, nous allons à présent passer à la présentation du cadre pratique sur la mesure de la rentabilité d'une compagnie d'assurance, l'objet de ce chapitre est de démontrer la différence entre la théorie et la pratique et cela à travers l'analyse de données que nous allons présenter.

Pour mieux enrichir et illustrer la partie théorique et aussi pour avoir des réponses aux questions posées dans la problématique, nous avons effectué un stage pratique au sein de la compagnie d'assurance SAA au niveau de la direction générale d'Alger.

Ce cas pratique, permet de faire une analyse objective sur la rentabilité de l'entreprise. Dans cette optique, la première section sera réservée à la présentation de l'organisme d'accueil : « *La SAA* ». Ensuite l'analyse des bilans et les comptes résultats dans la deuxième section. Quant à la troisième section, nous analysons les déterminants de la rentabilité de la « *SAA* », à travers l'étude des différents ratios, afin de mesurer la rentabilité de cette compagnie.

Section 01 : Présentation et élaboration des états financiers de la SAA et l'évaluation de la branche automobile

Commençant par la présentation de la SAA en suite à l'élaboration des états financiers de la SAA direction régionale de Tizi-Ouzou.

4.1 Présentation de l'organisme d'accueil de la SAA

Il sera difficile de bien cerner la rentabilité et les préalables de son calcul si le secteur auquel ils vont s'appliquer, à savoir la Société Algérienne D'assurance, n'est pas d'abord présenté.

De cet effet, cette section est réservée à la présentation de la SAA, elle nous permet de découvrir les différents changements qu'a subis cette société, ainsi que son importance sur le marché des assurances Algériens.

4.2 La structure de la SAA

4.2.1 Fiche signalétique de la SAA

La société nationale s'assurances (SAA) est l'une des premières sociétés d'assurances algériennes considérée comme une entreprise publique économique sous forme de Société Par Actions avec un capital social de 30 milliards de DA avec un chiffre d'affaires de 23 milliards de Da au titre de l'exercice 2017, la SAA détient 23% de parts du marché . La SAA demeure ainsi leader du marché national des assurances.

Tableau N°15 : Fiche signalétique de la SAA

Fiche signalétique	
	
Dénomination sociale	Société Nationale des Assurances (SAA)
Forme juridique	Société par Actions
Capital social	30 Milliards DA
Année	1963
Siège social	Centre des Affaires, Bab Ezzouar, Alger
PDG	N.SAIS
Site Web	www .saa.dz\
Contact	Tel : 021/43.97.60/ 62 Fax :021/43.92.16
Activité	Compagnie d'assurance -Dommages
Effectif	3
Chiffres d'affaires	20
Logiciel	Orass

Source : Elaboré par nous-même en se basant sur des documents de la SAA

4.3 Bref historique de la SAA

L'Assureur leader du marché des assurances en Algérie, la SAA, a connu trois phases d'évolution depuis sa création. Ces phases ont été édictées par les diverses tendances du marché des assurances algériennes, ainsi son développement (SAA) a été impacté par ces grandes étapes et qui sont :

- La Spécialisation et le monopole de l'Etat ;
- La déspecialisation et Autonomie de l'Etat ;
- La libéralisation du marché.

Et pour une meilleure appréhension, les diverses étapes d'évolution historique de celle-ci, est portée dans le tableau ci-après :

Tableau N°16 : Evolution et historique de la SAA

Phase	Période	
Spécialisation	[1963 -1990]	1963 : Création de la SAA, une société mixte Algéro-Egyptienne (61%-39%) ; 1966 :Nationalisation de la SAA ; 1976 : Spécialisation de la SAA dans les risques simples, l'Automobile, les Risques Divers des particuliers et des professionnels ;
Déspecialisation	[1990 -2005]	1995 : Libéralisation du secteur des assurances et la déspecialisation des compagnies d'assurance, en vertu de l'ordonnance 95/07. D'où, la Diversification des activités de la SAA (les risques industriels, les risques de construction, les risques agricoles,... etc).
Séparation des AD et AP	[2006 à nos jours]	Libéralisation du marché aux investisseurs nationaux et internationaux, intermédiaires privés ; Autorisation de la Bancassurance, d'où l'ouverture des guichets de la SAA chez la BADR, BDL, BNA. Séparation des assurances dommages et assurances de personnes, d'où l'ouverture de la filiale SAPS, actuellement Amana, spécialisée dans les Assurances de Personnes.

Source : Elaboré par nous-même en se basant sur des documents de la SAA

4.4 La structure organisationnelle de la SAA

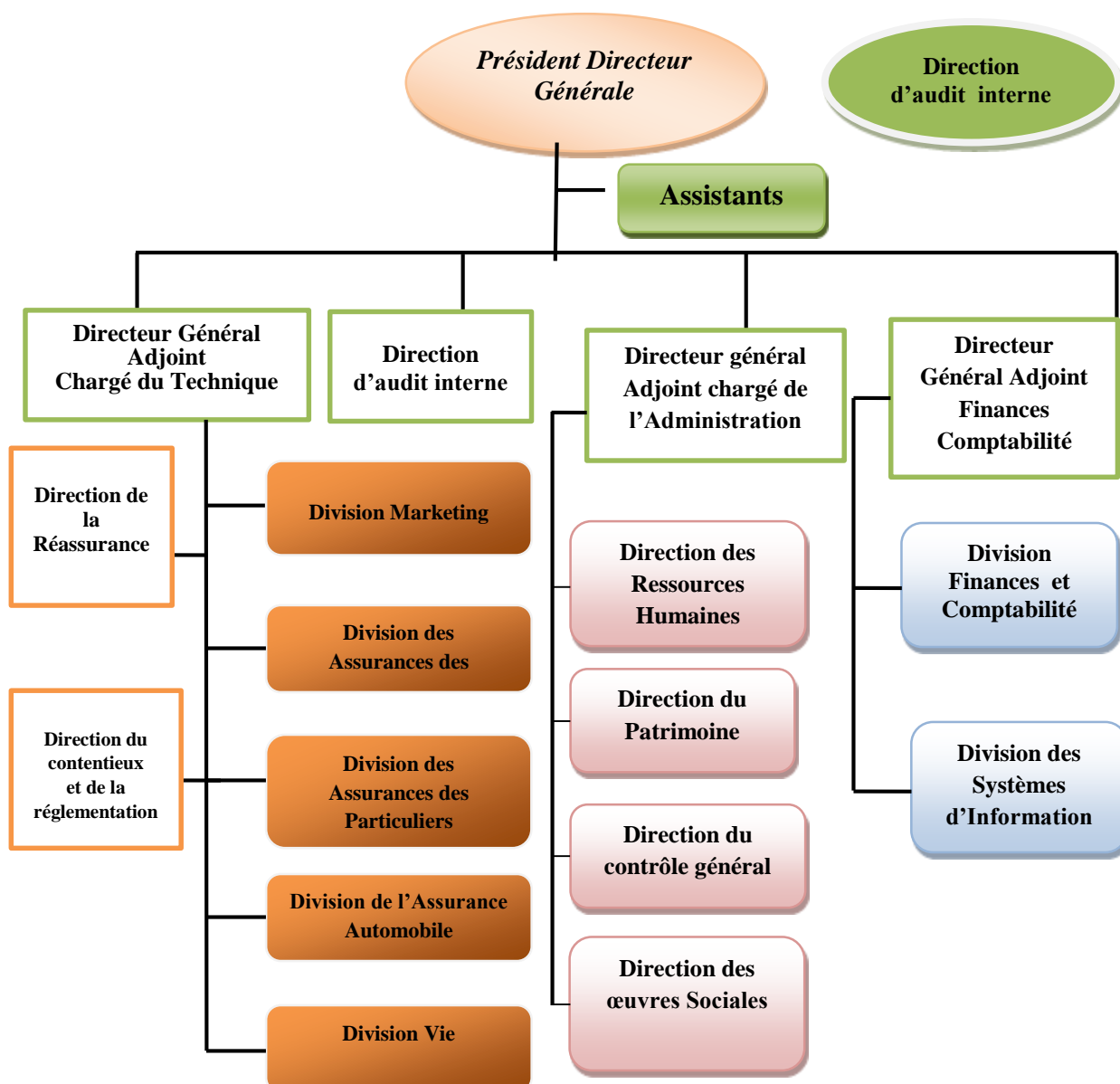
L'organisation hiérarchique de la SAA subdivisée en trois niveaux, à savoir :

- La direction générale ;
- Les directions régionales ;
- Le réseau de distribution.

4.4.1 La direction générale

La direction générale est au sommet de la compagnie. L'organisation actuelle de la direction générale de la SAA résulte des différentes transformations qu'elle a subit au cours des années, où ses directions centrales sont structurées en divisions par segments et par produits, son organigramme est le suivant :

Schéma N° 09 : Organigramme de la direction Générale de la SAA



Source : Elaborée par nous-même en se basant sur des documents de la SAA

▪ **La direction générale elle est chargée de :**

- Organiser, Planifier, coordonner et contrôler les activités de la société ;
- Assister le réseau de la société sur les plans : technique, informatique, comptable et administratif ;
- En autres, développer des produits plus adaptés aux besoins du marché.

Ainsi, la direction générale, veille à l'atteinte des objectifs de performances, fixés et attribués aux directions centrales le composant. Ces dernières, regroupés sous formes de division, se voient attribuées des missions et des attributions spécifiques adaptés à leurs domaines.

4.4.2 Les Directions Régionales

Les directions régionales de la SAA sont en nombre de quinze (15). Elles sont chargées de soutien technique et administratif au réseau de distribution et la bonne gestion des ressources matérielles et financières qui leurs sont affectés.

4.4.3 Les réseaux de distribution

La SAA dispose d'un réseau de distribution de ses produits d'assurance. Nous distinguons ainsi, plusieurs formes de distributeurs :⁽¹⁾

- **Les agences directes (*publiques*)** : Elles sont en nombre de 290 agences directes, classées selon le chiffre d'affaires réalisé ;
- **Les agences indirectes (*privées*) ou agents agréés** : Elles sont en nombre de 192 agences indirectes ;
- **Les agences de bancassurance** : Elles sont en nombre de 138 guichets de bancassurance, en partenariat avec la BADR, BDL, et BNA.

Nous remarquons qu'afin d'accomplir ses tâches et atteindre ses objectifs, la SAA fait appel à des courtiers d'assurance, qui sont en nombre de 23. Elle fait appel aussi à des experts au sein de sa filiale spécialisée dans l'expertise, à savoir la Société Algérienne d'Expertise (SAE).

4.5 La position de la SAA sur le marché Algérien des assurances :

Le marché des assurances connaît de profondes mutations compte tenu de son rôle économique et social. D'une manière générale, l'état a déployé des efforts considérables afin de lever les restrictions et les obstacles qui se dressent devant les investisseurs dans le domaine des assurances. Cela a permis l'apparition de nouvelles entreprises d'assurances qui seront des concurrents de taille pour la SAA.

En 2015, la SAA s'est classée , par sa production , au premier rang par rapport aux autres compagnies d'assurance avec une production qui s'élève à 26 586 millions de DA, détenant ainsi de 23% des parts de marché, un montant qui a augmenté de 3% en 2016 pour enregistrer la valeur de 27 413 millions de DA tout en gardant le monopole de production , en détenant toujours 21% des parts de marché

¹www.saa. dz

Section 02 : La présentation et l'élaboration des états financiers de la SAA

Les États Financiers sont un ensemble de documents, préparés au moins une fois par an, qui a pour objectif de présenter de manière fidèle la situation financière de l'entité, ses performances, l'évolution de ses capitaux propres et la situation de sa trésorerie.

Dans cette section nous allons présenter les états financiers qui comprennent le bilan et le compte de résultat. Nous allons réaliser cette étude sur deux années d'exercices 2017 et 2019.

Tableau N°17 : Bilan SAA/SPA (ACTIF)
ARRETE AU 31/12/2019

Actif	Montant net 2017	Montant net 2019
ACTIFS NON COURANTS		
Ecart d'acquisition-Goodwill positif ou négatif		
Immobil-incorporelles		
Immobilisations corporelles	5 371 787 028,59	102.666.034,57
Terrains	16 248 572 187,16	5.398.432.314,94
Bâtiments exploitation	864 917 970,28	16.111.950.233,41
Bâtiments Placement	860 266 850,76	760.556.176,37
Autres immobil-corporelles	180 863 624,59	830.512.246,34
Immobilisations en Concession	255 869 753,93	96.566.643,82
Immobilisations en Cours	-	802.190.516,69
Autres participations et créances rattachées	37 383 573 118,45	4.248.796.043,26
Autres immobilisations financières	331 530 854,31	31.656.304.178,90
Prêts et autres actifs financiers non courants	743 137 351,99	234.294.435,71
Impôts différés actif	6 609 237,03	1.301.105.652,72
Fonds ou valeurs déposées auprès des cédants.		35.692.231,91
Total actifs non courants		61.679.066.708,64
ACTIFS COURANTS	-	-
Provisions Techniques d'Assurance	-	-
Part de la coassurance cédée	-	-
Part de la réassurance cédée	1 701 181 197,16	2.917.949.924,46
Cessionnaires et Cédants débiteurs	583 669 828,59	655.820.886,90
Assurés et intermédiaires d'assurance débiteurs	5 838 943 323,11	5.825.610.211,83
Autres débiteurs	1 657 882 951,29	625.486.768,17
Impôts et assimilés	716 935 284,35	57.527.868,31
Autres créances et emplois assimilés	120 865 572,32	182.003.075,91
Placements et autres actifs financiers courants (sauf 509-versement restant à effectuer)	4 502 516 000,00	9.065.330.000,00
Trésorerie (sauf 519-concours bancaires courants)	3 257 226 553,65	3.829.270.797,51
Total actif courant	18 379 220 710,47	23.158.999.533,09
Total général actif	85 317 998 413,18	84.838.066.241,73

Source : document interne de la SAA.

Tableau N°18 : Bilan SAA/SPA (PASSIF)

ARRETE AU 31/12/2019

PASSIF	MONTANT 2017	MONTANT 2019
CAPITAUX PROPRES		
Capital émis ou capital social ou fonds de dotation	30 000 000 000,00	30 000 000 000,00
Capital souscrit non appelé		
Primes et réserves-Réserves consolidées (1)	2 522 072 287,09	5.673.904.859,90
Ecarts d'évaluation	173 109 142,47	173.109.142,47
Ecarts de réévaluation		
Ecarts d'équivalence		
Autres capitaux propres – Report à nouveau		-
Résultat de l'exercice	3 250 884 841,34	2.195.732.975,70
TOTAL I - CAPITAUX PROPRES	35 946 066 270,90	38.042.746.978,07
PASSIFS NON COURANTS		
Emprunts et dettes assimilés	3 783 243 586,53	1.920.224.600,00
Impôts (différés et provisionnés)		-
Autres dettes non courantes	581 690 268,52	96.566643,82
Provisions réglementées	2 289 014 052,70	2.854.291.847,19
Provisions et produits constatés d'avance (sauf 155)	1 710 055 525,11	2.318.020.619,42
Fonds de valeurs reçus des réassureurs	1 326 416 961,75	2.391.731.086,10
TOTAL II – PASSIFS NON COURANTS	9 690 420 394,61	9.580.834.796,53
PASSIFS COURANTS		
Provisions directes	26 806 584 231,82	27.154.669.726,80
Acceptations	227 824 685,21	351.716.383,83
Cessionnaires et Cédants créditeurs	2 920 922 089,48	2.596.666.682,69
Assurés et intermédiaires d'assurance créditeurs	472 849 325,91	641.860.796,12
Impôts crédit	1 366 884 890,15	2.080.136.587,67
Autres Dettes (sauf 444 – 445 – 447)	7 878 911 623,44	4.029.169.277,47
Trésorerie Passif	7 534 901,66	265.012,55
TOTAL III - PASSIFS COURANTS	39 681 511 747,67	37.214.484.467,13
TOTAL GENERAL PASSIF	85 317 998 413,18	84.838.066.241,73

Source : document interne de la SAA.

Tableau N° 19 : Compte de résultat SAA/SPA

ARRETE AU 31/12/2019

Désignations	Opérationsbrutes	Cessions etrétrocessions	Opérations nettes n	Opérations nettes n-1
Primes émises sur opérations directes	28.474.528.878,25	4.704.536.476,30	23.769.992.401,95	23.045.494.714,09
Primes acceptées	861.848.481,77		861.848.481,77	814.667.926,42
Primes émises reportées	16.589.056,05	4.720.189,10	11.868.866,95	36.008.945,68
Primes acceptées reportées	-67.125.127,21		-67.125.127,21	-37 462.061,51
I- primes acquise à l'exercice	29.285.841.288,86	4.709.256.665,40	24.576.584.623,46	23.858.709.524,68
Prestations (Sinistres) sur opérations directes	14.734.736.150,85	1.769.678.600,63	12.965.057.550,22	12.375.998.352,92
Prestations (Sinistres) sur acceptations	27.959.764,97	1.573.651,67	26.386.113,30	7.614.657,97
II- prestations (sinistres) de l'exercice	14.762.695.915,82	1.771.252.252,30	12.991.443.663,52	12.383.613.010,89
Commissions reçues en réassurance	-	-942.715.605,57	942.715.605,57	828.527.822,74
Commissions versées sur acceptations	-	46.671.731,19	-46.671.731,19	-53.653.807,91

III- Commissions de réassurance	-	-896.043.874,38	896.043.874,38	774.874.014,83
IV- La Marge Assurance/Marge Brute	14.523.145.373,04	2.041.960.538,72	12.481.184.834,32	12.249.970.528,62
Achats et services extérieurs	2.972.766.733,93	-	2.972.766.733,93	2.911.355.664,40
Charges de personnels	5.474.484.854,75	-	5.474.484.854,75	4.799.411.511,04
Impôts, taxes et versements assimilés	582.638.193,71	-	582.638.193,71	563.220.305,10
Production immobilisée	-	-	-	-
Autres produits opérationnels	-383.335.281,29	-	-383.335.281,29	-382.044.272,43
Autres charges opérationnelles	167.260.716,58	-	167.260.716,58	149.104.034,23
Dotations aux amortissement et pertes de valeurs	3.210.886.375,51	-	3.210.886.375,51	2.883.111.053,00
Reprise sur perte de valeur de provisions	-372.714.290,58	-	-372.714.290,58	-917.187.093,69
V- Résultat Technique Opérationnel	2.871.158.070,43	2.041.960.538,72	829.197.531,71	2.242.999.326,97
Produits financiers	1.878.768.579,39	-	1.878.768.579,39	1.639.210.663,15
Charges financières	170.423.527,70	-	170.423.527,70	220.010.224,61
RESULTAT FINANCIER	1.708.345.051,69	-	1.708.345.051,69	1.419.200.438,54
VII- Résultat ordinaires avants impôts	4.579.503.122,12	2.041.960.538,72	2.537.542.583,40	3.662.199.765,51
Impôts exigibles sur résultats ordinaires (IBS)	674.783.177,21	-	674.783.177,21	986.246.765,26
Impôts différés (variations) sur résultats ordinaires	-332.973.569,51	-	-332.973.569,51	-224.994.731,22
Total produits ordinaires	31.920.659.440,12	3.813.212.791,02	28.107.446.649,10	27.572.025.568,78
Total des charges ordinaires	27.682.965.925,70	1.771.252.252,30	25.911.713.673,40	24.671.077.837,31
VIII- résultat ordinaires	4.237.693.514,42	2.041.960.538,72	2.195.732.975,70	2.900.947.731,47
Elément extraordinaires (produits) (*)	-	-	-	-
Elément extraordinaires (charges) (*)	-	-	-	-
IX- Résultat extraordinaires	-	-	-	-
X- résultat net de l'exercice	4.237.693.514,42	2.041.960.538,72	2.195.732.795,70	2.900.947.731,47

Source : document interne de la SAA.

(*) À détailler sur état annexe à joindre.

2.1 Présentation du bilan financier 2017

- Retraitement de l'actif du bilan :

<p>Actif Réel net Plus d'un An=</p> <p>Total Immobilisations Incorporelles + Total Immobilisation Corporelles + Total Immobilisations Financières.</p>
--

Sachant que :

- Total immobilisations incorporelles = 129 855 880, 58.
- Total immobilisations corporelles = 23 782 277 415, 31.
- Total immobilisations financières = 43 026 644 406, 82.

Donc :

Actif net réel à plus d'un an = 66 938 777 702,71

**Actif Réel net Moins d'un An =
Les Stocks et Encours + Les Créances et les Emplois Assimilés + les Disponibilités
Assimilés.**

Sachant que :

- Provisions techniques d'assurance = 1 701 181 197, 16.
- Les créances et les emplois assimilés = 8 918 296 859,66.
- Les disponibilités assimilés = 7 759 742 553, 65.

Donc :

Actif réel moins d'un an = 18 379 220 710,47

▪ **Retraitement de Passif du bilan :**

Passif réel à plus d'un an = Capitaux Propres + DLT

Sachant que :

- Capitaux propres (CP) = 35 946 066 270, 90.
- Dettes à long terme (DLT) = 9 690 420 394,61.

Donc :

Passif réel à plus d'un an := 45 636 486 665,15

Passif Réel Moins d'un An = Passif Courant.

Sachant que :

- Passif courant (circulant) = 39 681 511 747,67

Donc :

Passif réel moins d'un an = 39 681 511 747,67

2.2 Présentation du bilan financier 2019 :

▪ **Retraitement de l'actif du bilan :**

Sachant que :

- Total immobilisations incorporelles = 102666034,57
- Total immobilisations corporelles = 24000208132
- Total immobilisations financières = 37476192543

Donc : **Actif net réel à plus d'un an** = 61679066708,64.

Sachant que :

- Provisions techniques d assurance = 2917949924,46.
- Les créances et les emplois assimilés = 7346448811.

Les disponibilités assimilés = 12894600798.

Donc : **Actif réel moins d'un an** = 23158999533.

▪ **Retraitement de Passif du bilan :**

Sachant que :

- Capitaux propres (CP) = 38042746978.07.
- Dettes à long terme (DLT) = 9580834796.53.

Donc : **Passif réel à plus d'un an** := 47623581775.

Sachant que :

Passif courant (circulant) = 37214484467,13.

Donc : **Passif réel moins d'un an** = 37214484467,13.

▪ **Bilan financier 2017 et 2019:**

Après avoir effectué les retraitements nécessaires sur les postes de l'actif et du passif, le bilan financier 2019 se présente comme suit :

Tableau N°20 : Bilan financier de l'exercice 2017 et 2019

UM : DA

2017			
Actif	Montant	Passif	Montant
<u>Actif réel à plus d'un an</u>	66 938 777 702,71	<u>Passif réel à plus d'un an</u> - Capitaux propres - Dettes à long terme	45 636 486 665,15 35 946 066 270,90 9 690 420 394,61
<u>Actif réel à moins d'un an</u>	18 379 220 710,47	<u>Passif réel à moins d'un an</u>	39 681 511 747,67
Provisions techniques	129 855 880,58		
Créances et emplois assimilés	23 782 277 415,31		
Disponibilités assimilés	43 026 644 406,82		
2019			
Actif	Montant	Passif	Montant
<u>Actif réel à plus d'un an</u>	= 61679066708,64	<u>Passif réel à plus d'un an</u> - Capitaux propres - Dettes à long terme	47623581775 38042746978.07
<u>Actif réel à moins d'un an</u>	23158999533	<u>Passif réel à moins d'un an</u>	37214484467,13
Provisions techniques	2917949924,46		
Créances et emplois assimilés	7346448811		
Disponibilités assimilés	12894600798		
Total actif 2017	85 317 998 413,18	Total passif	85 317 998 413,18
Total actif 2019	84838066242	Total passif	84838066242

Source : document interne de la SAA.

2.3 Les bilans financiers en grandes masses

Les bilans financiers obtenus après le reclassement des postes de l'actif et du passif, va nous permettre de présenter le bilan en grandes masses.

Bilan financier en grandes masses :

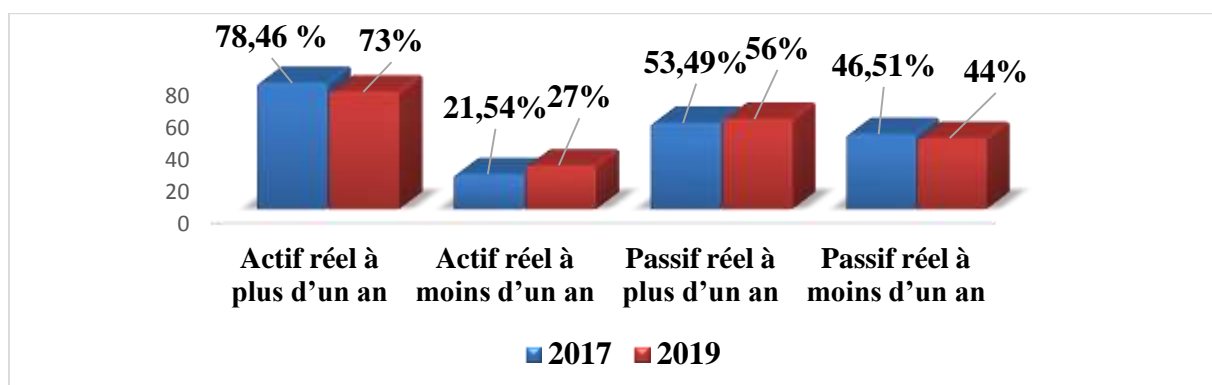
Tableau N° 21 : Le bilan en grandes masses de l'exercice 2017 et 2019

2017					
Actif	Montant	%	Passif	Montant	%
Actif réel à plus d'un an	66938777702,71	78,46	Passif réel à plus d'un an	45636486665,15	53,49
Actif réel à moins d'un an	18379220710,47	21,54	Passif réel à moins d'un an	39681511747,67	46,51
2019					
Actif	Montant	%	Passif	Montant	%
Actif réel à plus d'un an	61579066710	73	Passif réel à plus d'un an	47623581775	56
Actif réel à moins d'un an	23158999533	27	Passif réel à moins d'un an	37214484467,13	44
Total actif 2017	85317998413,18	100	Total passif	85317998413,18	100
Total actif 2019	84838066243	100	Total passif	84838066243	100

Source : document interne de la SAA.

2.3.1 Présentation graphique des grandes masses du bilan financier de 2017 et 2019

Figure N°08 : Présentation graphique des grandes masses de l'actif 2017 et 2019



Source : établi par nos soins

2.3.1.1 L'actif réel à plus d'un an: Actif net réel a connu une diminution durant ces deux années, l'année 2017 représente 78,46%. Alors qu'en 2019 elle représente 73%. Cette diminution s'explique par la diminution des immobilisations (*incorporelles, des immobilisations corporelles, et des immobilisations financières*).

2.3.1.2 L'Actif réel moins d'un an: L'actif net réel moins d'un an a connu une augmentation. 2019 représente 27%, alors qu'en 2017 elle représente 21,54%. Cette augmentation est due à l'augmentation des disponibilités et assimilés en grande partie.

2.3.1.3 Passif réel à plus d'un an: Le passif réel à plus d'un an a connu une augmentation durant les deux années il passe de 53,49% en 2017 à 56% en 2019. Cette augmentation s'explique à l'évolution du capital.

2.3.1.4 Passif réel moins d'un an: Passif réel moins d'un an a connu une diminution de 46,51% en 2017 à 44% en 2019. Cette diminution s'explique par la diminution des dettes techniques, et la diminution de la trésorerie du passif.

Le tableau du compte de résultat (TCR) pour 2017 et 2019 :

Tableau N°22 : Tableau de compte de résultats pour l'année 2017 et 2019 *UM. DA*

Désignations	Opérations Nettes	Opérations Nettes
	Exercice 2017	Exercice 2019
Primes émises sur opérations directes	23057892565 ,29	23 769992401,95
Primes acceptées	55572651,75	861848487,77
Primes émises reportées	87028977,31	11868866,95
Primes acceptées reportées	181352332,22	-67125127,21
I- PRIMES ACQUISES A L'EXERCICE	23881646526,57	24576584623,46
Prestations (Sinistres) sur opérations directes	13148826788,83	12965057550,22
Prestations (Sinistres) sur acceptation	15686105,76	26386113,30
II- PRESTATIONS 5(SINISTRES) DE	13164512894,59	12991443663,52
Commissions reçues en réassurance	609418517,23	942715605,57
Commissions versées sur acceptations	-21914356,28	-46671731,19
III- COMMISSIONS DE REASSURANCE	587504160,95	896043874,38
IV- LA MARGE ASSURANCE/MARGE	11304637792,93	12481184834,32
Achats et services extérieurs	2573813352,61	2972766733,93
Charges de personnels	4711090378,63	5474484854,75
Impôts, taxes et versements assimilés	537091162,82	582638193,71
Production immobilisée	-	-
Autres produits opérationnels	-393431737,02	-383335281,29
Autres charges opérationnels	147543864,83	167260716,58
Dotations aux amortissements et pertes de	2234608657,80	3210886375,51
Reprise sur perte de valeur et provisions	-483900489,12	-372714290,58
V- RESULTAT TECHNIQUE	1977822602 ,38	829197531,71
Produits financiers	2186253346 ,75	1878768579,39
Charges financières	265768688,91	170423527,70
VI- RESULTAT FINANCIER	1920484657,84	1708347051,69
VII- RESULTATS ORDINAIRES AVANTS	3898307260,22	2537542583,40
Impôts exigibles sur résultats ordinaires (IBS)	798456256,28	674783177,21
Impôts différés sur résultats ordinaires	-151033837,40	-332973569,51
TOTAL DES PRODUITS DES	27532736260,41	28107446649,10
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES	24281851419,07	25911713673,40
VIII- RESULTAT ORDINAIRES	3250884841,34	2195732975,70
Eléments extraordinaires (produits)	-	-
Eléments extraordinaires (Charges)	-	-
XI- RESULTATS EXTRAORDINAIRES	-	-
X- RESULTAT NET DE L'EXERCICE	3250884841,34	2195732975,70

Source : document interne de la SAA

2.4 L'analyse financière de la société Algérienne d'assurance (SAA)

L'analyse de l'équilibre financier : Pour analyser la santé de la structure financière de la SAA, on va procéder au calcul des différents indicateurs de l'équilibre financier qui sont :

2.4.1 Fond de roulement (FR) : Le FR est un indicateur qui apprécie l'équilibre financier à long terme de la société d'assurance.

Le calcul de FR: Il existe deux méthodes pour calculer le fonds de roulement : la méthode par le haut du bilan et la méthode par le bas du bilan. Le tableau suivant nous permet de déterminer le fonds de roulement durant les deux années de notre étude :

2.4.1.1 Calcul de FR par le haut du bilan :

$$\text{FR} = \text{Capitaux permanents (KP)} - \text{Actif immobilisés (AI)}$$

Sachant que :

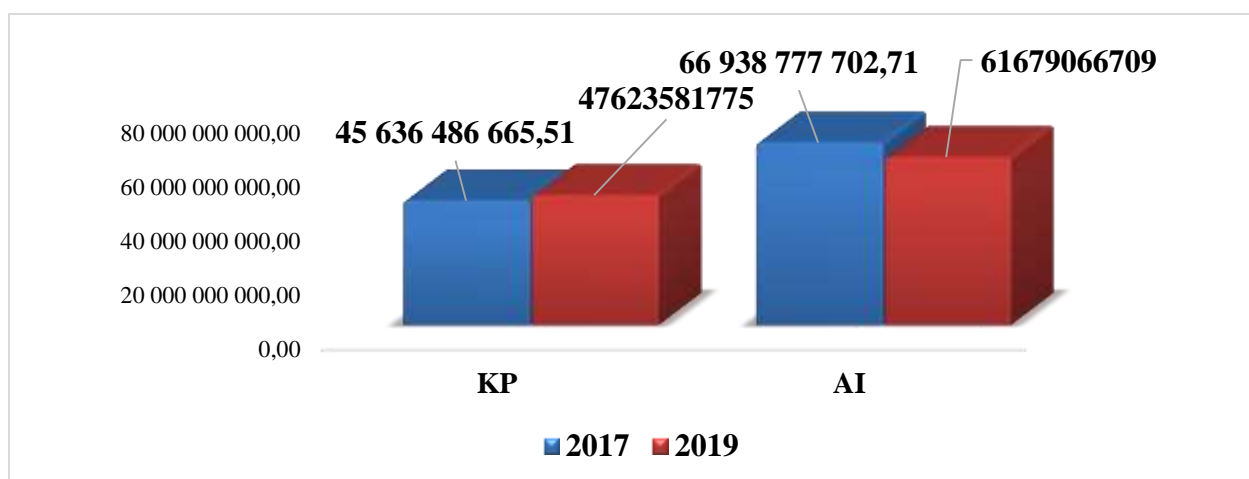
$$\text{Capitaux permanents (KP)} = \text{Capitaux propres} + \text{DLMT}$$

Tableau N°23 : Le calcul de FR par le haut du bilan UM : DA

Année	2017	2019
KP (1)	45 636 486 665,51	47623581775
AI (2)	66 938 777 702,71	61679066708,64
FR (1-2)	- 21 302 291 037,2	-14055484934

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N°09: Le calcul de FR par le haut du bilan



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.4.1.2 Calcul de FR par le bas du bilan

$$\text{Fond de roulement} = \text{Actif circulant (AC)} - \text{Dettes à court terme (DCT)}$$

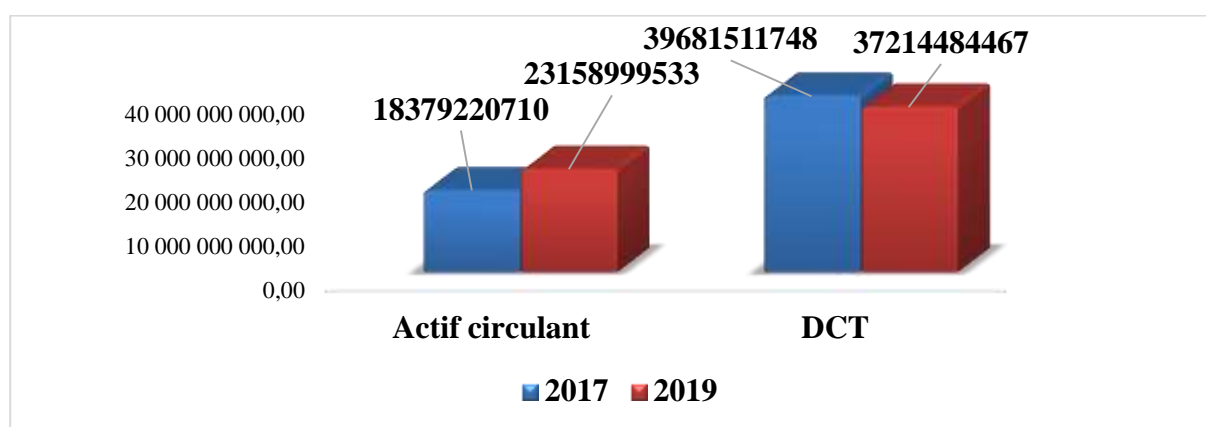
Tableau N° 24 : Le calcul de FR par le bas du bilan

UM : DA

Année	2017	2019
Actif circulant (1)	18 379 220 710,47	23158999533,09
DCT (2)	39681511747 ,67	37214484467 ,13
FR (1-2)	- 21 284 511 037,2	-14055484934

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 10 : Le calcul de FR par le bas du bilan



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.4.1.3 Interprétation du fonds de roulement

FR par le haut du bilan : On constate que le Fonds de roulement est négatif (*capitaux permanents inférieurs aux valeurs immobilisées*) pour les deux exercices, soit – 21 302 291 037,2 en 2017, et -14055484934 en 2019 cela signifie que les immobilisations ne sont pas couvertes par les capitaux permanents, ce qui conduit que la SAA a financé une partie de ses immobilisations par ses dettes à court terme. Ce déséquilibre à long terme est dû à l'importance des dettes techniques de la société suite à sa politique d'investissement qui se localise sur les actifs financiers, cet état de fait caractérise toute les compagnies d'assurance (*institution financière*).

FR par le bas du bilan : La SAA exprime un fonds de roulement négatif (*actif circulant inférieur aux DCT*) en 2017 et en 2019 avec un montant de - 21 284 511 037,2 et 14055484934, cela signifie que la société ne peut pas couvrir ses dettes à court terme par ses actifs circulant. Donc elle doit faire appel à ses dettes à long terme et moyen terme (DLMT). Dans ce cas nous constatons que la règle prudentielle de l'équilibre financier à long terme n'est pas respectée.

2.4.2 Besoin en fond de roulement (BFR)

Cet indicateur a pour le but d'évaluer l'équilibre financier à court de la société d'assurance.

2.4.2.1 Le calcul de BFR:

$$\text{Besoin en fond de roulement} = \text{Actif Circulant (Hors Disponibilités)} - \text{Passif Circulant.}$$

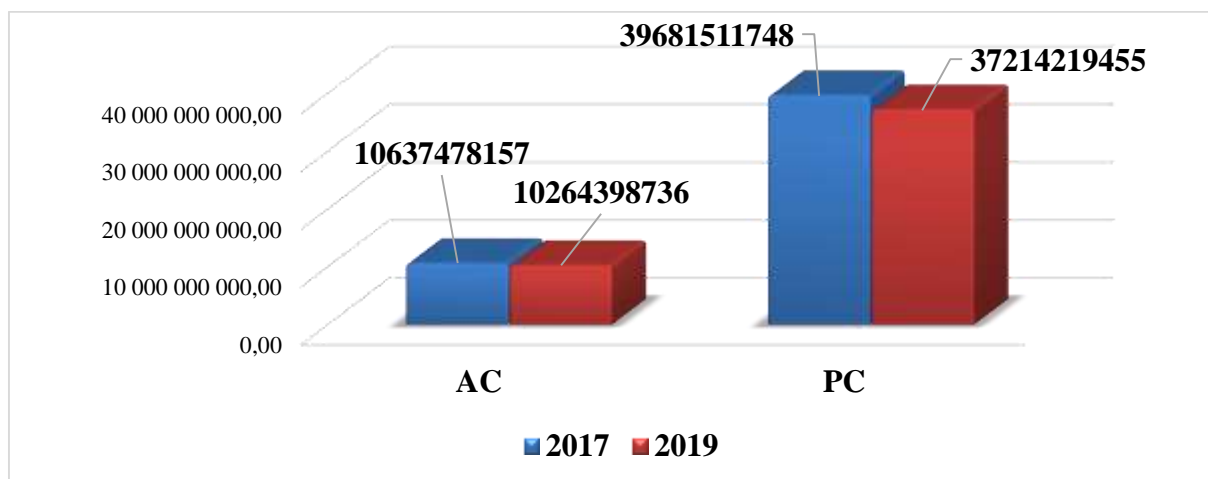
Tableau N° 25 : Le calcul de besoins en fond de roulement

UM : DA

Année	2017	2019
AC (hors disponibilité) (1)	10 637 478 156,82	10264398736
PC (hors disponibilité) (2)	39 681 511 747,67	37214219455
BFR (1-2)	- 29 044 033 590,85	-26949820719

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 11: La représentation graphique de besoins en fond de roulement



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.4.2.2 Interpretation de BFR

On remarque que le BFR est négatif (les empois d'exploitations sont supérieurs aux ressources d'exploitations) pour les deux exercices étudiés, ce qui indique que la SAA n'a pas besoin d'exploitation à financer puisque le passif circulant excède les besoins de financement de son actif d'exploitation.

L'excédent de ressources dégagées par l'activité permettra d'alimenter la trésorerie nette de l'entreprise. Autrement dit, il existe un écart entre l'échéance et le remboursement, ceci est dû à la nature de l'inversion de cycle d'exploitation de la compagnie d'assurance, l'activité consiste à l'émission des primes d'assurance contre la couverture des risques incertains qui peuvent de produire ultérieurement. Dans ce cas la SAA n'a pas besoin en fond de roulement, et elle est en bonne santé financière.

2.4.3 Trésorerie (TR)

C'est un indicateur qui apprécie l'équilibre immédiat de la société d'assurance.

2.4.3.1 Le calcul de TR

$$\text{Trésorerie (TR)} = \text{Fonds de Roulement (FR)} - \text{Besoin en Fond de Roulement (BFR)}$$

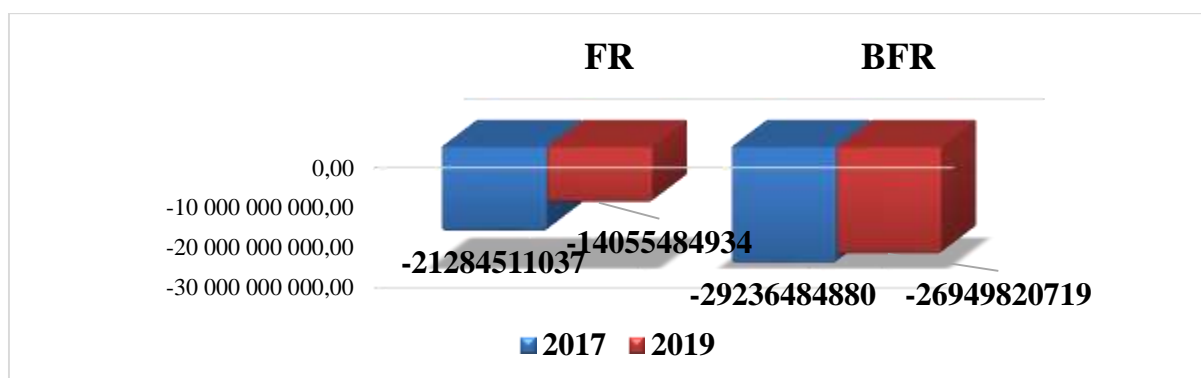
Tableau N° 26 : Calcul de la TR à partir de FR et BFR

UM : DA

Année	2017	2019
FR (1)	- 21 284 511 037,2	-14055484934
BFR (2)	- 29 236 484 879,89	-26949820719
TR (1-2)	7 759 522 553,65	12894335785

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 12: La représentation graphique de TR à partir de FR et BFR



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.4.3.2 Interpretation de trésorerie

Durant les deux exercices, on enregistre une trésorerie supérieure à zéro ce qui indique que la SAA assure un équilibre financier immédiat. Nous constatons qu'elle dispose de liquidité suffisante qui lui permet de rembourser ses dettes à l'échéance, et dans ce cas on peut dire que la situation financière de la SAA semble saine.

2.5 L'analyse financière par la méthode de ratios

Les ratios sont des outils de mesure et de contrôle de l'évolution, dans le temps, de la performance économique et financière ainsi que des structures de l'entreprise.

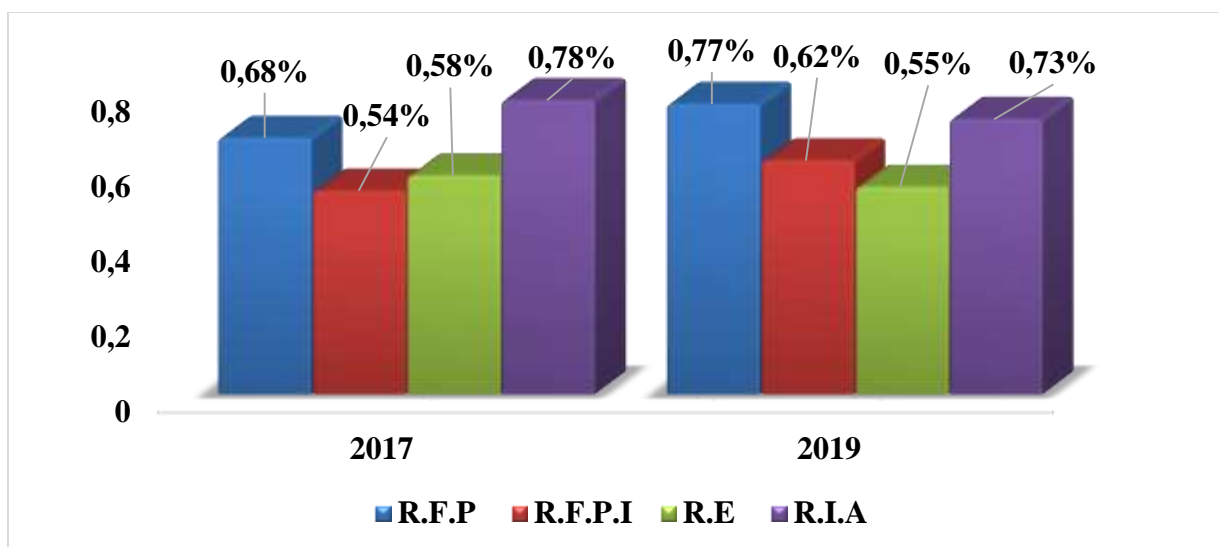
2.5.1 Calcul des ratios de structure financière

Tableau N° 27 : Le calcul des ratios de structure financière

Ratios	2017	2019
R.F.P = Capitaux permanent (KP) / Actif immobilisés (AI)	0,68	0,77
R.F.P.I= Capitaux propres (CP) / Actifs immobilisés (AI)	0,54	0,62
R.E = Total des dettes / Σ actif	0,58	0,55
R.I.A = Actifs immobilisés (A.I) / Total d'actif	0,78	0,73

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 13: Les ratios de structure financière



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.2 Interprétation de ratios de structure financière

2.5.2.1 Ratio de financement permanent R.F.P: Ce ratio est inférieur à 1 aux cours des deux exercices (2017 et 2019). Cela indique que les capitaux permanents sont inférieurs aux actifs immobilisés (les ressources stables n'arrivent pas à financer la totalité d'actifs immobilisés), ce qui explique que la SAA utilise une partie de ses dettes à court (DCT) pour financer ses actifs immobilisés. Dans ce cas l'équilibre structurel n'est pas vérifié suite au financement d'une partie des actifs financiers par les dettes techniques de la société.

2.5.2.2 Ratio de financement propre immobilisé RFPI : Ce ratio est supérieur à 0.5 en 2017 et 2019 (capitaux propres supérieurs aux actifs immobilisés), ce qui montre que la SAA peut financer ses actifs immobilisés avec ses propres moyens.

2.5.2.3 Ratio d'endettement (R.E): Ratio d'endettement présenté une valeur inférieure à 1 durant les exercices 2017 et 2019, ce qui signifie une faible participation des dettes au financement des emplois.

2.5.2.4 Ratio d'immobilisation d'actif (R.I.A) : On remarque que la part des immobilisations représente 78% en 2017 et 73% du total actif, ce qui explique l'importance des immobilisations dans cette entreprise par rapport aux autres classes de l'actif.

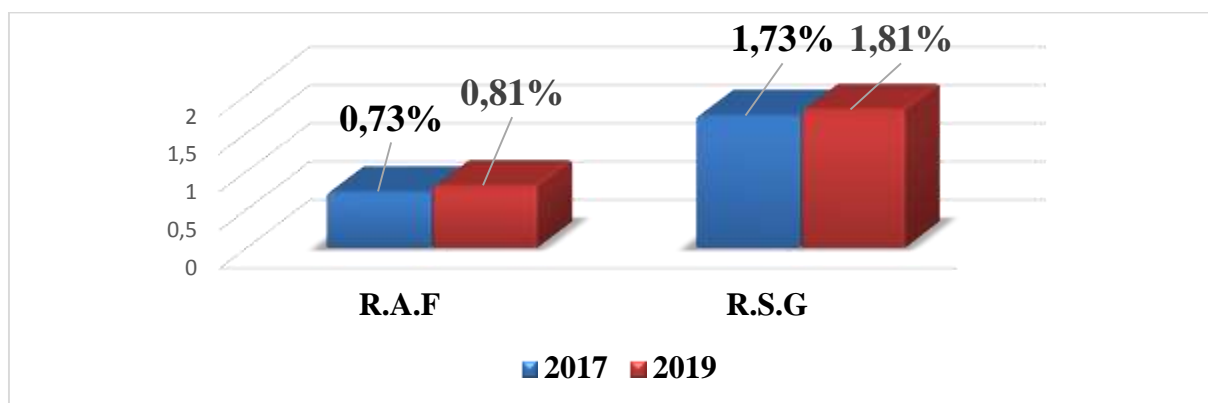
2.5.2 Le calcul de ratios de solvabilité

Tableau N° 28 : Le calcul des ratios de solvabilité

Ratios	2017	2019
R.A.F = Capitaux propres (CP) / Σ des dettes	0.73	0,81
R.S.G = d'actifs / Σ des dettes	1.73	1,81

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 14 : Les ratios de solvabilité



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.2.1 Interpretation de ratios de solvabilité

2.5.2.1.1 Ratio d'autonomie financière R.A.F

Ce ratio est inférieur à 1 au cours de l'année 2017-2019, cela signifie que le total des dettes de cette entreprise est supérieur aux capitaux propres, ceci traduit que ces capitaux ne sont pas à mesure de rembourser ses dettes. Donc la SAA n'es pas autonome.

2.5.2.1.2 Ratio de solvabilité générale (R.S.G)

Ce ratio est supérieur à 1 durant les deux exercices étudiés, cela signifie que la SAA peut faire face à ses dettes à court et à long terme.

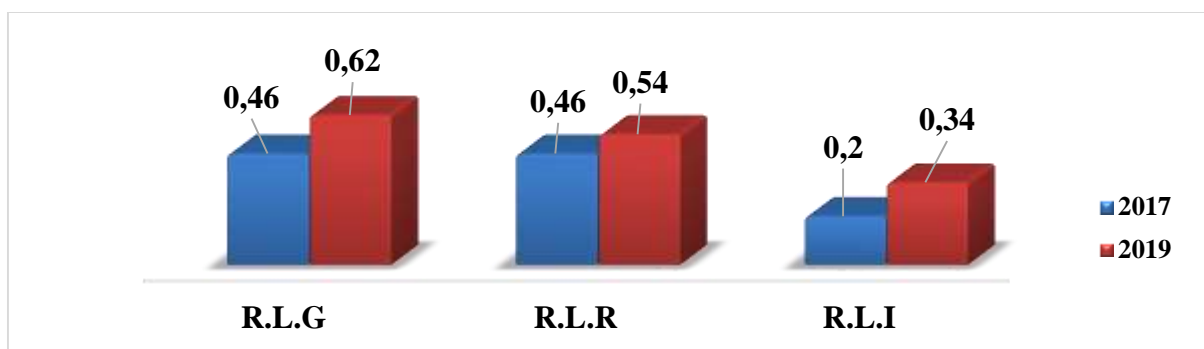
2.5.3 Le calcul ratios de liquidité

Tableau N° 29 : Le calcul des ratios de liquidité

Ratios	2017	2019
R.L.G = Actifs courants (AC) / Passifs courants (PC)	0.46	0.62
Ratio de liquidité réduite = VD + VR / DCT	0.46	0,54
R.L.I = VD / DCT	0.20	0,34

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 15 : Les ratios de liquidité



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.3.1 Interpretation de ratios de liquidité

2.5.3.1.1 Ratio de liquidité générale (R.L.G) : Ce ratio est défavorable selon les deux exercices, car il est inférieur à 1, donc l'actif courant n'arrive pas à couvrir les dettes à court terme de la SAA. Ce qui signifie que l'entreprise marque une insuffisance des liquidités sur les exigibilités à court terme ;

2.5.3.1.2 Ratio de liquidité réduite : Ce ratio est inférieur à 1 durant les deux exercices, c'est-à-dire que la valeur réalisable et la valeur disponible sont inférieures à dettes à court terme. Dans ce cas la SAA n'arrive pas à payer ses dettes à court terme en utilisant les créances et les disponibilités ;

2.5.3.1.3 Ratio de liquidité immédiate (R.L.I) : Ce ratio est inférieur à 1, ce qui est signifié que la société incapable de couvrir ses dettes à court terme par ces disponibilités, donc la trésorerie de la SAA est en difficulté.

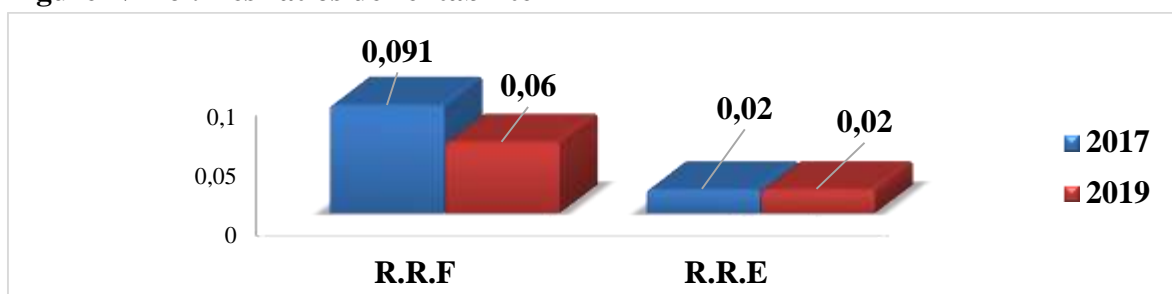
2.5.4 Le calcul Ratio de rentabilité

Tableau N°30: Le calcul des ratios de rentabilité

Ratios	2017	2019
R.R.F= Résultat net / Capitaux propres (CP)	0,091	0,06
R.R.E = Résultat d'exploitation /total actifs	0,02	0,02

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 16 : Les ratios de rentabilité



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.4.1 Interprétation de ratios de rentabilité

2.5.4.1.1 Ratio de rentabilité financière (R.R.F) : Durant les deux exercices étudiés, le ratio de la rentabilité financière de la SAA est positif, cela signifie que la rentabilité financière est considérable, autrement dit, ses résultats d'exploitation étaient rentables car les avantages économiques procurés sont à la hauteur de 9% des capitaux investis (*ce taux reste supérieur au taux de placement moyen de pays*).

2.5.4.1.2 Ratio de rentabilité économique (R.R.E) : Le ratio de rentabilité économique est positif pour les deux exercices étudiés, cela signifie que la SAA est rentable économiquement, mais elle reste faible par rapport à la rentabilité financière, ce qui explique l'importance de résultat engendré par les actifs financiers.

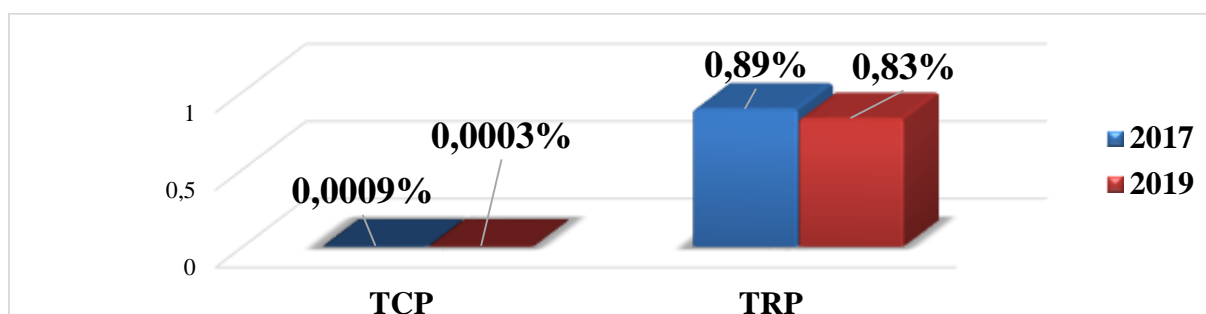
2.5.5 Le calcul de ratios d'activité

Tableau N°31 : Le calcul des ratios d'activité

Ratios	2017	2019
Taux de croissance des primes = (primes acquises N – Primes acquises (N-1) / Primes acquises N-1	0.0009	0,0003
Taux de rétention des primes = Primes émises nettes / Primes émises brutes	0.89	0,83

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Figure N° 17: Les ratios de d'activité



Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.5.1 Interprétation de ratios de d'activité

- **Taux de croissance des primes:** Le taux de croissance des primes n'est pas stable durant les deux exercices étudiés, car le chiffre d'affaire n'est pas stable au long de la période étudiée. Donc aucune progression n'a été constatée pour ces dernières années, la SAA n'a pas enregistré de progression et cela est dû à la conjoncture économique actuelle du pays.
- **Taux de rétention des primes :** Le taux de rétention est inférieur à 1 durant les deux années (2017 et 2019), cela indique que la société Algérienne d'assurance ne conserve pas l'ensemble de risques et recourt à la réassurance.

2.5.6 Le calcul de ratios de sinistralité

Tableau N° 32 : Le calcul des ratios de sinistralité

Ratios	2017	2019
Ratio de sinistralité (S/P) Sinistres nets / Primes nettes acquises	0,55	0,53

Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.6.1 Interprétation de ratios de sinistralité

Ce ratio est inférieur à 1 durant les deux exercices. Cela indique que les primes encaissées sont largement supérieures au remboursement de sinistre. Donc la SAA a une capacité de couvrir toutes ses autres charges opérationnelles et dégagé ainsi un résultat opérationnel.

2.5.7 Le calcul de ratios combiné

Tableau N° 33 : Le calcul des ratios combiné

Ratios	2017	2019
Ratio combiné = S/P + Ratio de coûts Sinistres net + coût d'acquisition de gestion nettes) / primes nettes acquises	87.09%	60.06%

Source : réalisé à partir des données de la SAA

2.5.7.1 Interprétation de ratios de sinistralité

Ce ratio combiné est inférieur à 1 durant les deux exercices étudiés (2017 et 2019). Cela indique que l'ensemble des sinistres et les frais engagés sont inférieurs aux primes encaissées. Donc la SAA a engendré les bénéfices à travers son cycle d'exploitation.

2.5.8 Calcul des ratios de la branche automobile

A travers le monde, la solvabilité des Sociétés d'Assurances est une préoccupation majeure des autorités de contrôle et des pouvoirs publics. La solvabilité d'une société d'assurance peut être définie comme « la capacité de la société à faire face, à tout moment, à ses engagements envers ses assurés et/ou envers les bénéficiaires de contrats d'assurances ».

Le ratio de solvabilité résulte de la division des fonds propres éligibles par le capital de solvabilité requis. C'est un pourcentage qui exprime la capacité d'une entreprise à rembourser ses dettes. Un ratio supérieur à 100% signifie une conformité complète aux exigences réglementaires. Au plus ce ratio est élevé, au plus le bilan de la compagnie est estimé robuste.

2.5.8.1 Marge de solvabilité, définition

C'est une contrainte réglementaire qui détermine le montant minimum des ressources exigées pour la pratique des opérations d'assurance. La marge de solvabilité est définie comme le rapport minimum entre les fonds propres et l'activité de l'entreprise. L'insuffisance de la marge de solvabilité peut entraîner la dissolution de la société.

2.5.8.2 Calcul de la marge de solvabilité

Tableau N 34 : Calcul de la marge de solvabilité au 31/12/2017

BRANCHE	Stock au 01/01/2017	Déclarés	Règles	Stock au 31/12/2017	Taux	Montant de Règlement	Provisions
MATERIEL	11101	44007	42426	12682	96%	1658190347,05	939112737,38
CORPOREL	2045	727	1009	1763	139%	273547519,85	591721466,64

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Le ratio de la marge de solvabilité matériel est de 96% en 2017 inférieur à 100% ce qui explique l'incapacité de la compagnie d'assurance d'honorer ces engagements ; envers ses assurés et/ou envers les bénéficiaires de contrats d'assurances.

On constate que le ratio de solvabilité corporel est de 139% en 2017 supérieur à 100% signifie une conformité complète aux exigences réglementaires. De plus ce ratio est élevé, de plus le bilan de la compagnie est estimé robuste Ce qui explique la capacité de la société à faire face, à tout moment, à ses engagements envers ses assurés et/ou envers les bénéficiaires de contrats d'assurances.

Tableau N 35 : Calcul de la marge de solvabilité au 31/12/2019

BRANCHE	Stock au 01/01/2017	Déclarés	Règles	Stock au 31/12/2017	Taux	Montant de Règlement	Provisions
MATERIEL	8827	48068	48635	8315	101%	1671415014	788620711
CORPOREL	1283	567	625	1225	110%	210934551	417690380

Source : réalisé à partir des données de la SAA

On constate qu'en 2019 le taux de la marge de solvabilité est supérieure à 100% pour les deux branches matériel et corporel à des taux respectifs de 101% et 110%. Ce qui explique la capacité de la société à faire face, à tout moment, à ses engagements envers ses assurés et/ou envers les bénéficiaires de contrats d'assurances.

2.5.9 Règlements et réserves Matériel/corporel des deux années 2019/2017

Tableau N°36 : Règlements et réserves/Matériel de l'année 2019

Détails par exercice des opérations effectuées

DESIGNATION	2014 et ANT	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
1-Montant brut des règlements (principal)	19209881,88	129666285,29	40526859,05	66754001,65	355852780,29	883234516,00	1494244324,16
2-montant des frais (Expert et avocat en HT)	651299,85	309772,61	722020,23	1663266,19	13339162,92	62913042,06	79598563,86
Total1+2 Principal+Frais	19861181,73	129976057,9	4124879,28	68417267,84	369191943,21	946147558,06	1574842888,02
Mntrecours encaissés en faveur de la SAA	3198558,45	105798194,58	19090154,04	28258584,83	56721263,41	52927953,12	265994708,43
Mnt Net des règlement 3-4	16662623,28	24177863,32	22158725,24	40158683,01	321470679,80	893219604,94	1308848179,59
Mnt des dettes techniques au 31/12/2019	42160910,30	31680317,75	46403045,66	67992860,02	133923263,22	312286678,64	634447075,59
Total (5+6 règlement +réserves)	58823533,58	55858181,07	68561770,90	108151543,03	446393943,02	1205506283,58	1943295255,18
Mnt des sap au 31/12/18	57651286,24	66162260,88	80170049,99	132655209,55	413760470,97	0,00	750399277,63
Mnt des recours a encaissés en faveur SAA	284533708,73	82685509,49	120805152,83	125665292,56	168101467,10	211775616,24	993566746,95

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Le montant du résultat sinistre matériel au 31/12/2019 est de 1709475739,13 soit un taux de 102%

Tableau N° 37 : Règlements et réserves/corporel de l'année 2019

Détails par exercice des opérations effectuées

DESIGNATION	2014 etANT	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
1-Montant brut des règlements (principal)	39847983,12	10875420,62	20014071,12	31730498,48	63767871,72	20425015,61	186660860,67
2-montant des frais (Expert et avocat en HT)	175170,10	583141,67	1305657,94	1992702,34	1537178,22	1072955,60	8242805,87
Total1+2 Principal+Frais	41599153,22	11458562,29	21319729,06	33723200,82	65305049,94	21497971,21	194903666,54
Mntrecours encaissés en faveur de la SAA	14404855,00	2952898,58	1076568,85	2146316,73	3662864,90	109500,00	24353004,06
Mnt Net des règlement 3-4	27194298,22	20243160,21	20243160,21	31576884,09	61642185,04	21388471,21	170550662,48
Mnt des dettes techniques au 31/12/2019	122306622,86	32334415,27	32334415,27	38226224,53	71440242,19	66335895,08	361393637,24
Total (5+6 règlement +réserves)	149500921,08	52577575,48	52577575,48	69803108,62	133082427,23	87724366,29	531944299,72
Mnt des sap au 31/12/18	181242102,20	53164225,52	53164225,52	77084950,02	101824226,40	0,00	457028479,52
Mnt des recours a encaissés en faveur SAA	129955122,75	13138177,93	13138177,93	13404385,93	16734159,21	8278863,30	198916203,57

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Le montant du résultat sinistre corporel au 31/12/2019 est de 412105453,43 soit un taux de 136%.

Tableau N° 38 : Règlements et réserves/Matériel de l'année 2017

Détails par exercice des opérations effectuées

DESIGNATION	2012 ET ANT	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
1-Montant brut des règlements (principal)	57294278,41	79233733,93	32987322,92	99027914,14	409500231,88	834113142,22	1512156623,50
2-montant des frais (Expert et avocat en HT)	752684,46	445674,47	505979,30	1240238,49	8428365,87	67476037,85	78848980,44
Total1+2 Principal+Frais	58046962,87	79679408,40	33493302,22	100268152,63	417928597,75	901589180,07	1591005603,94
Mntrecours encaissés en faveur de la SAA	48115389,10	63679342,45	14109186,16	27769753,54	67573839,96	59791437,91	281038949,12
Mnt Net des règlement 3-4	9931573,77	16000065,95	19384116,06	72498399,09	350354757,79	841797742,16	1309966654,82
Mnt des dettes techniques au 31/12/2019	45312352,34	20360992,29	45914758,37	99227053,25	136883649,37	339339375,54	687038181,16
Total (5+6 règlement +réserves	55243926,11	36361058,24	65298874,43	171725452,34	487238407,16	1181137117,70	1997004835,98
Mnt des sap au 31/12/18	76955887,60	41276264,34	74096175,45	168952465,26	398617869,24	0,00	759898661,89
Mnt des recours a encaissés en faveur SAA	97924736,13	46637357,09	113345728,64	153897812,62	178986881,11	191277537,51	882070053,10

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Le montant du résultat sinistre matériel au 31/12/2017 est de 1688356744,29 soit un taux de 102%.

Tableau N°39 : Règlements et réserves /corporel de l'année 2017

Détails par exercice des opérations effectuées

DESIGNATION	2012 ET ANT	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
1-Montant brut des règlements (principal)	4811971,35	2369131,16	972268,99	2451481,76	4220651,27	1754183,85	16579688,38
2-montant des frais (Expert et avocat en HT)	106024,28	151963,00	67912,00	178298,90	124326,50	63500,00	692024,68
Total1+2 Principal+Frais	4917995,63	2521094,16	1040180,99	2629780,66	4344977,77	1817683,85	17271713,06
Mntrecours encaissés en faveur de la SAA	218196,58	0,00	43168,37	00	155827,37	00	417192,32
Mnt Net des règlement 3-4	4699799,05	2521094,16	997012,62	2629780,66	4189150,40	1817683,85	16854520,74
Mnt des dettes techniques au 31/12/2019	16522140,12	4579421,10	3512033,33	5456443,01	12807568,84	6400314,25	49277920,65
Total (5+6 règlement +réserves	21221939,17	7100515,26	4509045,95	8086223,67	16996719,24	8217998,10	66132441,39
Mnt des sap au 31/12/18	23788903,86	6512768,93	4212159,08	8107969,46	13869385,74	00	56491187,07
Mnt des recours a encaissés en faveur SAA	5517250,49	1995270,41	3067990,57	8638342,07	601234,78	00	19820088,32

Source : réalisé à partir des données de la SAA

Le montant du résultat sinistre corporel au 31/12/2017 est de 547900255,72 soit un taux de 163%.

On constate que dans la branche automobile :

- Le taux du résultat sinistre corporel en 2019 qui est 136%, est nettement supérieur au taux du résultat sinistre matériel de la même année qui est de 102% ;
- Et le taux du résultat sinistre corporel en 2017 qui est 163%, est nettement supérieur au taux du résultat sinistre matériel de la même année qui est de 102%.

Ce qui explique que la couverture et l'indemnisation des sinistre corporel est beaucoup plus couteuse aux compagnies d'assurance que les sinistres matériel et influence très négativement sur ces dernière lors de leurs survenance, d ou on peut dire que Les évènements rares sont des évènements chers pour l'assureur.

Toute en sachant que le nombres de sinistre matériel réglés est beaucoup plus important que le nombre de sinistre corporel réglés dans les deux années 2019 et 2017 respectivement selon les statistiques faites par la SAA et cela revient au caractère obligatoire de la responsabilité civile, et la hausse massive de la sinistralité automobile.

- Le nombre de sinistre matériel réglés en 2019 : 32551 ;
- Le nombre de sinistre corporel réglés en 2019 :628 ;
- le nombre de sinistre matériel réglés en 2017 :28166 ;
- le nombre de sinistre corporel réglés 2017 :38.

❖ **Annulation et ristourne par garanties / branche automobile.**

Tableau N°40 : état périodique nette d'annulation et ristourne par garanties / branche automobile.

PERIODE DU 01/01/2019 AU 31/12/2019

GARANTIES	PRIMES
Ristourne obligatoire (RO)	346425419,37
Ristourne non obligatoire(RNO)	2375884763,87
TOTAL PRIMES NETTES /Total automobile	2722310183,24

Source : documents antre de la SAA

Le total automobile en 2019 est de 2722310183,24

- Ristourne obligatoire (RO) en 2019 : 346425419,37
- Ristourne non obligatoire(RNO) en 2019 : 2375884763,87

Tableau N°41 : Etat périodique nette d'annulation et ristourne par garanties

PERIODE DU 01/01/2017 AU 31/12/2017

GARANTIES	PRIMES
Ristourne obligatoire (RO)	326976762
Ristourne non obligatoire(RNO)	2362077150
TOTAL PRIMES NETTES /Total automobile	2689053912

Source : documents antre de la SAA

Le total automobile en 2017 est de 2689053912.

- RO en 2017 : 326976762
- RNO en 2017 : 2689053912

Pour la branche « *assurance automobile* » au cours de l'exercice 2017 représente 2689053912 DA, et 2722310183,24DA en 2019 soit une évolution de 10%, cela s'explique par le fait qu'une assurance automobile est obligatoire à partir du moment où on possède une voiture, et de l'importance du parc, ainsi que l'accroissement avéré des coûts des sinistres poussent les gens à garantir leur véhicule pour couvrir leurs biens. Ce chiffre d'affaire se répartit à raison de 326976762 en ristourne obligatoire au 31/12/2017 contre 346425419,37 au 31/12/2019, soit une évolution de 10% et de 2362077150 en ristourne non obligatoire au 31/12/2017 contre 2375884763,87 au 31/12/2019.

L'analyse financière de la SAA que nous avons effectuée sur la base des bilans, et des comptes de résultats, pendant les deux dernières années (2017 et 2019), nous a permis d'avoir un aperçu sur la situation de cette société.

A travers notre analyse des indicateurs d'équilibre financiers, il a été constaté que le fonds de roulement et le besoin en fond de roulement avaient une valeur négative, alors que la trésorerie était positive. Ce qui indique que la société a un excédent de liquidité ce qui lui permettra de financer une partie de ses emplois.

A partir de l'analyse financière des ratios, nous avons constaté à quel point la société Algérienne d'assurance a la capacité de respecter ses obligations.

En conclusion, l'analyse de la structure financière de la SAA aboutit à un résultat selon lequel la structure financière de cette entreprise est bonne, ce qui lui permet de garder un équilibre financier et sa performance financière.

Section 03 : La prévention routière comme solution d'amélioration d'un déséquilibre financier de la branche automobile

Dans tous les modes du transport, le transport par route est le plus dangereux et le plus coûteux en vie humaine.

La communauté est confrontée aux problèmes de sécurité routière liée au développement du parc automobile et au non-respect des règles de la circulation routière exprimés notamment sous la forme de vitesse excessive, de consommation d'alcool, de non utilisation des ceintures de sécurité, d'insuffisance de protection, à l'indiscipline des piétons et à l'existence de points noirs cumulant de nombreux accidents sans réactions, d'infrastructure inadaptée, etc.

L'Algérie continue à se placer parmi les pays de la planète les plus endeuillés par les accidents de la route, avec une moyenne de 4000 morts et de 60000 blessés relevés chaque année sur les routes, entraînant des pertes financières équivalente à 100 milliards de dinars par an. ⁽²⁾.

Avec une moyenne de 12 victimes par jour, ce phénomène ne cesse d'inquiéter les autorités qui n'hésitent pas à le qualifier de terrorisme routier. ⁽³⁾

3.1 Les accidents de la route

On va montrer dans ce tableau suivant l'évolution de l'accidentologie en Algérie durant la période 2011 jusqu'à 2018 selon le centre national de la sécurité de la prévention routière(SNSPR).

Tableau N°42 L'évolution annuelle des conséquences des accidents de la route

Années	Accidents	Tués	Blessés
2011	41 467	4 598	66 361
2012	42 477	4 446	69 141
2013	42 846	4 540	69 582
2014	40 101	4 812	65 263
2015	20 361	3 801	36 657
2016	28 856	3 992	36 287
2017	25 038	2 639	36 287
2018	21 568	2 091	30 561

Source : documents interne de la SAA l'évolution de l'accidentologie en Algérie durant la période 2011 jusqu'à 2018 selon (SNSPR)

² BERDJAH Fatma « Etude prévisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'Autoroute Est-Ouest », mémoire à l'université Abderrahmane mira de Bejaia, 2017.p28.

³ <http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjonctures>.

D'après le tableau nous observons que les chiffres de l'accidentologie sont importants chaque année et que les chiffres des décès sont malheureusement effrayants.

Nous remarquons une légère régression d'une année à une autre vu les sensibilisations et préventions des acteurs de la route.

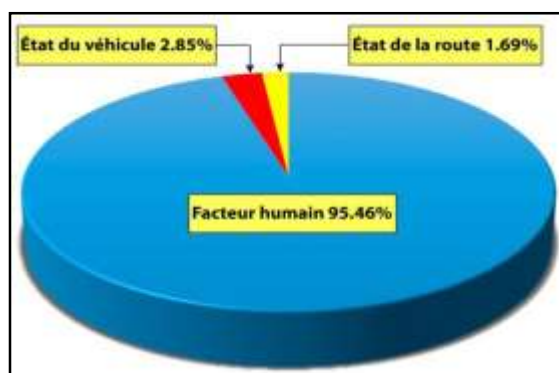
Ces chiffres d'accidentologie expliquent la tendance haussière des dossiers de déclarations de sinistres matériels et corporelles qui sont à la charge des compagnies d'assurances.

L'année 2018 s'emble être l'année la moins meurtrière sur les routes du pays depuis plus de deux décennies, avec une baisse de 8,33% par rapport à 2017 selon la même source (CNPSR).

- De janvier à novembre 2018 : 3091 personnes ont perdu la vie et 30561 autres ont été blessés dont 21568 accidents de circulation, durant la même période.
- Tandis qu'en 2017 : 3372 morts et 34133 blessés ont été enregistrés dont 23532 accidents de la route.

Ces chiffres démontrent une baisse de 8,33% du nombre de décès, de 10,46% du nombre des blessés, et 8,35% du nombre d'accidents sur les routes par rapport à la même période de 2017. Cette baisse témoigne l'intense travail de sensibilisation entrepris par le CNPSR, en collaboration avec la société civile, mais aussi du contrôle très rigoureux entrepris par les services de la sûreté et de la gendarmerie nationale pour faire baisser le nombre des victimes de la route. Résumant sur le schéma suivant les facteurs majeurs dus aux accidents de la route selon les données du centre national de prévention et la sécurité routière.

Figure N°18 : Les facteurs liés aux accidents routiers

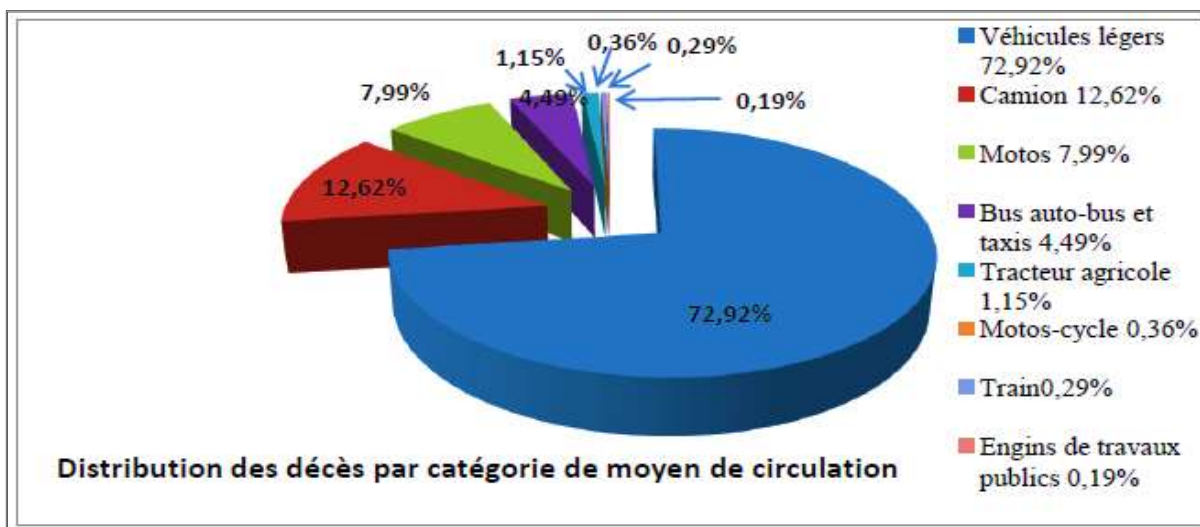


Source : Donnée de SNPSR 2019

Nous remarquons clairement selon figure N°18, l'élément humain reste la première cause des accidents à hauteur de 95,46%, l'état du véhicule à 2,85% en deuxième lieu et l'état de la route avec 1,649%.

Sur le schéma qui vient nous allons montrer les moyens de circulation les plus influençant et marquant plus d'accidents de la route.

Figure N°19 : Distribution des décès par catégorie de moyens de circulation

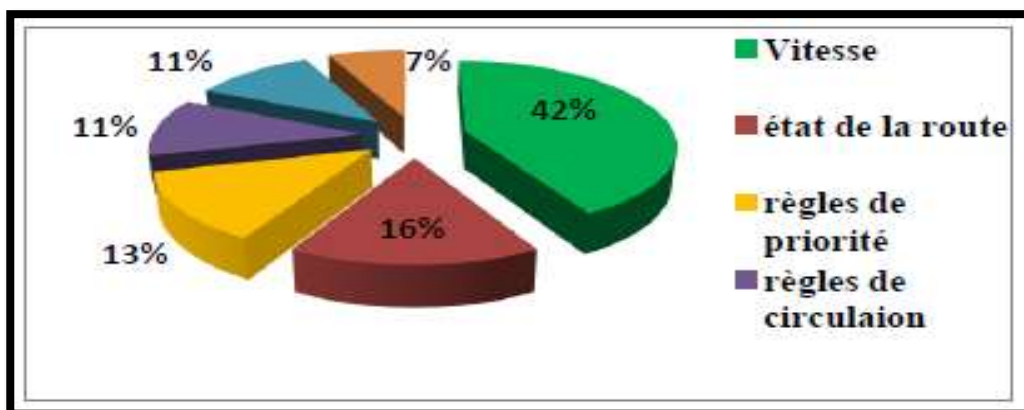


Source : les données de SNPSR 2019.

Nous remarquons selon la figure N°19 que 72,92% d'accidents provient des véhicules légers, et avec 13 % et 7,99 % consécutivement c'est les camions et motos tandis que 4,49 % et 1,15 % pour les bus (et autobus et taxis) et tracteurs agricoles. Motos-cycle 0,36, train avec 0,29 et engins publics avec 0,19%.

Sur la prochaine figure nous allons exposer les causes les plus fréquents en matière d'accidents de la route.

Figure N°20 : Causes générales liés aux accidents de la route



Source : Les données de SNPSR 2019.

La figure N°20 résume les facteurs majeurs des accidents de la route en Algérie dont on trouve:

- La vitesse qu'est à la tête des causes avec 42 %.

- États des routes avec 16 %, règles de priorité avec 13 %, la conduite en état d'ivresses avec non-respect des règles de la circulation représente 11 % des causes et enfin les fins de dépassements dangereux représente 7 % des cas de causes d'accidents de la route.
- Nous citons encore d'autres causes comme ; perte de contrôle, non-respect de la signalisation, imprudence des piétons, non-respect de la distance de sécurité, non-respect de la priorité, conduite sans l'obtention du permis de conduite, arrêt brusque, non-respect de la charge autorisé, usage du téléphone portable, le non port de la ceinture de sécurité.
- Toutes ces causes nous conduit à confirme le précédant schéma (la figure N°06°) que le facteur humain est en tête des causes de la route.

3.2 Causalités et observations

Selon le centre de prévention routière explique que près de 90% des causes d'accidents sont dus aux facteurs humaines (données 2019), notamment au non-respect des règles de circulation routière dont ;

Celles liées à l'excès de vitesse qui représente 25% du nombre des sinistres, ajoutant aussi que la baisse de vigilance des conducteurs et les dépassements dangereux représente 45% des cas.

Les auteurs d'accidents sont essentiellement des jeunes de moins de 29 ans d'Age, parmi lesquels 23,49 % sont titulaires d'un permis de conduire datant de moins de deux ans.

Selon les zones géographiques, les grands pourcentages d'accidents sont enregistrés au niveau urbain et que l'autoroute est-ouest et la route national N°01, en raison de la longueur des tragi comptabilise récoltent le plus grand nombre d'accidents

La capital (Alger) se positionne a la tête des wilayas les plus sinistré d'accidents de la route évidemment relativement à la taille du parc automobile et l'étendue de son réseau routier 2364 km et de sa densité démographique, se positionne ensuite Msila, Sétif et Biskra.

Par ailleurs, les accidents impliquant des autobus de transport de passagers et les camions effectuant de longues distances, à l'origine d'un grand nombre de tués.

Les problèmes liés aux véhicules causant des accidents sont en général des problèmes qui surviennent de manière soudaine, souvent du fait d'un défaut d'entretien (*Les pneus et les freins sont souvent en cause, ajoutant la qualité et la rareté des fois des pièces de rechange originaux ainsi la vétusté des véhicule*).⁽⁴⁾

⁴ BERDJAH Fatma « Etude prévisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'Autoroute Est-Ouest », mémoire à l'université Abderrahmane mira de Bejaia, 2017.p35.

A noter aussi que les défauts dans la conception de la route et les facteurs liés à un environnement défavorable contribuent aux accidents, l'infrastructure (*route et environnement*) est un facteur important dont 28% des accidents. ⁽⁵⁾

3.3 Les axes d'actions pour la prévention routière

Un accident de la circulation est le résultat d'une chaîne d'événements, les facteurs ayant trait à la personnalité et au comportement du conducteur, à l'état du véhicule, à la qualité de l'infrastructure routière et au système d'aide médicale urgente, joue ici un rôle.

L'ampleur de ce phénomène sur l'ensemble de la collectivité et sur l'état du portefeuille des compagnies d'assurance interpelle à se solidariser face à cette préoccupation et à se considérer partie prenante du processus de lutte contre les accidents de la route. ⁽⁶⁾

On va citer quelques recommandations bien proposées par les professionnels serviront à réduire ce phénomène.

3.3.1 La participation des compagnies d'assurance à la prévention routière

- Il faut noter que y'a une insuffisance des crédits alloués à la prévention routière et à la participation des assureurs à la prévention qu'est minime par rapport au nombre de sinistres importants enregistré chaque année ;
- Il est souhaitable d'investir dans le sens de la modification des comportements des conducteurs à travers l'intensification à la sensibilisation et à la prévention routière qui donnera des résultats non négligeables, citant les initiatives que la compagnie d'assurance peut améliorer ;
- Promouvoir le projet d'amélioration de la qualification des conducteurs par la proposition a la promotion de centres d'apprentissage dans chaque wilaya.

Cette opération de mise en conformité de la formation avec les standards et les conventions internationales ratifiées par notre pays aura un impact non négligeable sur la qualité de la circulation routière par la réduction du nombre d'accidents. ⁽⁷⁾

A noter que les compagnies d'assurances et dans le cadre de la veille préventive peut mettre en place des partenariats avec les entreprises disposant d'un parc de véhicules important et qui ont un contact permanent avec le grand public.

Ce partenariat peut prendre la forme croisée avec la participation du CNPSR pour renforcer la fiabilité du programme et impliquer l'ensemble des parties membres de son conseil d'orientation, les entreprises publiques telles que SONATRACH, NAFTAL, ENGI, SNTR,

⁵ BERDJAH Fatma 2017. *Op.cit.*.P36.

⁶ <http://www.cna.dz/études-et-préventions-des-risques-assurables>.

⁷ *Idem*.

OAIC, EPTV, ETUSA, et peut s'étendre aux privés tels que les Taxis, les agriculteurs, les commerçants.

Organiser un programme de prévention en liaison avec les concessionnaires de voitures, les assureurs devraient lancer l'idée de création d'un groupe de réflexion devant se pencher sur la coordination à mettre en place avec les concessionnaires-fabricants de véhicules en matière de sécurité des passagers et des autres usagers de la route.

À compléter cette initiative par des journées parlementaires de sensibilisation en faveur de la prévention routière ainsi un programme d'affichage urbain pourrait être mis en place, à l'initiative des compagnies d'assurances, pour couvrir l'ensemble du territoire avec un renfort sur les zones à forte influence du public (*agences d'assurance, aéroport, ports, gare routière, gare ferroviaire, postes, banques, centres d'expertises automobile, station de contrôle technique automobile, relais routiers, poste douaniers, postes de police et gendarmerie, stations urbaines, gares maritimes, salle d'attente des médecins*).

3.3.2 Sensibilisations à travers les médias

Notant que l'action de prévention au grand public à travers les médias (*radio et télévision*) constitue un support dont les impacts seront probablement plus efficaces, aussi il est recommandé de mettre en place un dispositif de contact plus proche pour les citoyens pour tous renseignements et guides.

Une méthode appréciable à souligner et c'est la caravane de sensibilisation aux accidents de la route qui sillonnera plusieurs régions à travers le pays l'année 2019, dans le cadre de la mise en œuvre de la convention de coopération qui a été signée entre le centre national de la prévention et de sécurité routière et le groupe SONATRACH, à cet effet des spots publicitaires seront diffusés à la télévision et à la radio et des panneaux affichés à travers les routes, avec des dépliants et supports éducatifs destinés aux enfants.

Et enfin pour délivrer le message mettant en avant la nécessité de respecter le code de la route et d'adopter une attitude de prudence au volant.

3.3.3 Infrastructures et conditions de la route

Notant également quelques problèmes liés aux infrastructures comme :

- L'insuffisance de stations urbaines pour le stationnement des transports en commun ce qui pose l'urgence de créer plus de places de stationnement ainsi surtout dans les cités, et centres villes, et assurer la sécurité des véhicules stationnés ;
- La complication des conditions de conduite est due aussi à la diminution de la visibilité en période nocturne, aggravée en période hivernale par le facteur météorologique ce qui incite à plus d'entretien à l'infrastructure et conditions de routes ;

- De meilleurs routes ; aménagements des trottoirs et passages piétonniers, le maintien de bon état des signalisations, renforcer le contrôle technique en multipliant le nombre de points de contrôle insistant sur les matières de rechange des véhicules et mettre fin à l'introduction des pièces contrefaite.

3.3.4 La révision de l'architecture organisationnelle de la sécurité routière

Dans le cadre de la révision de la loi N°01-14 relative à l'organisation, un programme de jumelage institutionnel entre l'Algérie et l'Espagne en 2015 pour deux ans de durée a été opéré. Ce programme prévoit le renforcement des structures du CNPSR et de son rôle de coordination avec les autres intervenant, la gendarmerie, la sûreté nationale, la protection civile, les services de collectivité locales, de la santé, des travaux publics et les représentants de la société civile⁽⁸⁾.

- Par la collecte de données de l'accident routière, notamment de multiplier les actions et les initiatives pour le durcissement du système de sanction du code de la route, la refonte des programmes de formations des conducteurs, l'amélioration de l'état du réseau routier, la généralisation du contrôle technique automobile ;
- Par ailleurs, les multiples révisions du code de la route et de nombreuses campagnes de sensibilisation engagées par les pouvoirs publics n'ont pas réussi à endiguer ce fléau, d'où la nécessité de définir une stratégie nationale de réduction du risque automobile à intégrer au programme d'enquête et sondage visant la prévention et la gestion des risques.

3.3.5. Dispositifs d'indemnisations des victimes d'accidents

Les récents travaux de révision du dispositif d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation se sont clôturés par un projet de modification de quelques textes réglementaires et la recommandation préconisant la révision totale d'ordonnancement 74-15 dans le cadre des travaux relatifs à l'élaboration d'un code algérien des assurances.

C'est dans ce cadre que le CNA a inscrit dans son plan d'action l'organisation de la concertation avec les professionnels de l'assurance sur cette problématique.

3.3.6. Autres recommandations

- Le développement d'autres modes de transport intérieurs et d'autres voies de routes (*plus d'infrastructures, transports maritime côtier, chemin de fer, téléphériques, etc.*) susceptibles d'alléger la pression sur le mode routier ;
- L'introduction de la sécurité routière comme modules éducatifs pour toutes les classes du cycle scolaire menés de prévenir et conseiller les élèves et de planter la culture de la circulation pour les nouvelles générations ;

⁸ [http://www.cna.dz/études et préventions des risques assurables](http://www.cna.dz/études_et_préventions_des_risques_assurables).

- La disponibilité plus d'espaces vital pour les aires de jeux des enfants ;
- Modernisation des moyens et l'accessibilité rapide dans l'intervention aux Premiers secours aux accidents de la route ;
- La modernisation des équipements de contrôle des services de sécurité.

En matière de sinistralité, la branche automobile occupe une place encore trop importante. S'agissant de la mortalité due aux accidents de la route, en terme économique, les pertes se chiffrent en milliards de dinars dont une grande partie est prise en charge par les assureurs, représentant ainsi une menace pour l'équilibre de leur portefeuille.

Les chiffres montrent à l'évidence que se sont en fait les autres branches qui subventionnent la branche automobile. Le développement du marché entier nécessite sans doute une revalorisation des tarifs de responsabilité ainsi qu'une révision des procédures de gestion et de contrôle. Ces paramètres participent plus à l'amélioration de la sinistralité exprimée, comme le rapport entre les coûts des sinistres et les encaissements de primes. D'autres facteurs peuvent paraître déterminants tels que l'éducation des conducteurs, l'état des routes, l'état des véhicules, la qualité des pièces détachées et des réparations, ainsi que la vétusté du parc automobile.

L'analyse financière constitue un ensemble de méthodes, et d'instrument qui permettent de porter un jugement sur la situation financière de l'entreprise, et sur le niveau et la qualité de sa performance. Elle est un outil pertinent et indispensable pour toute entreprise, dans la mesure où l'équilibre financier et la sauvegarde de la rentabilité et de la solvabilité reste l'objectif primordial de toute entreprise.

Dans ce sens, notre travail de recherche a tenté de mettre l'accent sur la réalité de l'analyse financière au niveau de la société Algérienne d'Assurance (SAA).

Afin de bien mener notre travail nous avons procédé au traitement d'un cas pratique portant sur l'analyse d'états financiers (bilans et comptes de résultat) de la Société Algérienne d'Assurance (SAA).

Pendant les deux dernières années (2017 et 2019), et afin de collecter des informations qualitative et quantitative à travers ses documents comptables et financiers soutenus par des entretiens avec des cadres de la société, particulièrement ceux du département finance et comptabilité.

Le but de l'analyse de la situation financière est de découvrir les points forts et faibles de la société en s'appuyant sur un certain nombre d'outils et techniques, tel que le calcul des indicateurs de l'équilibre financier (*FR, BFR, et trésorerie*), l'analyse par la méthode des ratios, ce qui nous a permis de porter un jugement sur la santé financière de la SAA.

D'après l'analyse des différents indicateurs d'équilibre financiers, il a été constaté que les indicateurs d'équilibre financier à long terme (FR) et à court terme sont négatifs (BFR), et cela du à l'importance des dettes techniques de la société, suite à sa politique d'investissement qui se base sur les immobilisations financières (*cet état caractérise toute les institutions financière*). Ce qui génère un écart entre l'échéance et le remboursement des dettes. Alors que la trésorerie, (*indicateur d'équilibre immédiat*) était positive, ce qui indique que la SAA a disposé d'une liquidité suffisante qui lui permet de rembourser ses dettes à l'échéance et d'être toujours solvable. Dans ce cas on peut dire que la situation financière de la SAA semble saine. Tous ces éléments nous ont permis de dire que la SAA arrive à maintenir son équilibre financier en général.

A partir de l'analyse financière des ratios, nous avons constaté à quel point la SAA a la capacité de respecter ses obligations. L'analyse des ratios de rentabilité a montré que la SAA détient une bonne rentabilité économique et financière, Bien qu'il existe encore certains points qui nécessitent d'être modifiés pour garder une agréable situation financière. La poussée préoccupante des accidents de la circulation, provoquant en moyenne 4000 décès par an, et le facteur humain reste la responsabilité directe des conducteurs semblent être retenue comme la

principale cause. Le facteur humain est la principale cause d'une sinistralité élevée qui est dû à la non vigilance des conducteurs et le non-respect du code de la route (*vitesse excessives, dépassements dangereux, le non-respect des signalisations*), ces résultats confirment la complexité de l'acte de conduire et de ses conséquences résultantes du triptyque homme, véhicule et environnement qui sont à l'origine de la sinistralité des différentes garanties de la branche automobile.

De telles statistiques aussi sont synonymes d'un niveau de sinistralité alarmant, dont la prise en charge en indemnisant va déséquilibrer durablement la gestion de la branche automobile. Évidemment, plus la différence entre primes et sinistres est faible, moins il y'a de chances d'arriver à dégager un résultat technique positif, car à noter aussi qu'aux sinistres, s'ajoute les frais généraux, gérer ses sinistres, et minimiser les charges, les prévenir, réduire leur probabilité d'occurrence ou leur intensité devient donc crucial, et c'est d'autant plus vrai en période de crise.

Une insuffisance en matière de prise en charge des sinistres et des retards et lenteurs considérable quant aux procédures d'indemnisation, sans oublier que la finalité des assureurs est de satisfaire l'assuré, ce dernier s'il est sinistré doit être bien satisfait aussi de son remboursement, d'où la bonne maîtrise de la gestion joue un rôle important et revoir leurs dispositifs d'indemnisation et les conditions qui y sont liés devient une nécessité, pour contrebalancer cette tendance.

Alors les assureurs ne peuvent plus se contenter d'indemniser, il faut réduire les coûts et en parallèle satisfaire les clients, pour ce faire il faut exploiter les données d'accidents pour avoir une base de données commune au marché.

Par ailleurs, le secteur doit renforcer son dispositif de lutte antifraude par une plateforme de chargement des sinistres commune pour toutes les compagnies d'assurance, que les gestionnaires de ces derniers peuvent consulter afin de détecter les cas éventuels de fraude et la multi-assurance.

Un travail de synergie entre les acteurs qui se traduira par la mise en œuvre d'un programme de prévention, de sécurité routière et de gestion des risques devient urgent. La politique de la flexibilité et l'anticipation s'avère la solution pour garder l'équilibre de la branche. Cette étude empirique appliquée à la Société Algérienne d'Assurance, nous a permis de vérifier la consistance de nos hypothèses de départ pour notre recherche. En effet, nous constatons que les outils d'analyse financière sont utilisés pour diagnostiquer la structure financière de l'entreprise, analyser ses faiblesses et forces, et prévoir une stratégie qui lui permet de mieux équilibrer sa structure financière.

La performance financière constitue, en effet, les résultats de la capacité d'équilibre structurel, et temporelle de l'entreprise. C'est pour quoi il est plus que nécessaire de mettre en place des outils de mesure de performance à partir des indicateurs des états financiers.

A cet effet, et après la mise en pratique de toutes nos connaissances théoriques pendant la période de notre recherche au sein de la SAA qui a été bénéfique, car elle nous a permis de concevoir la convergence qui existe entre l'aspect théorique et l'aspect pratique sur le terrain, il nous a aussi offert la possibilité de nous confronter au monde du travail et d'avoir un aperçu sur ses exigences.

Donc l'élaboration de ce travail nous a permis, d'une part, d'approfondir les connaissances théoriques que nous avons acquies durant notre cursus universitaire, et d'autre part, une expérience enrichissante qui nous a permis de nous situer dans le domaine de l'analyse financière de la SAA.

Cependant nous n'avons pas pu étudier proprement le financement d'un déséquilibre financier au sein de la branche automobile de la SAA, mais globalement nous avons élaboré les différents ratios et indicateurs qui sont nécessaires pour évaluer la situation financière et l'impacte de l'évolutions des secteurs automobile sur le résultat de la SAA.

Enfin Notre perspective est justement de tenter d'évaluer les moyens de financement de la compagnie d'assurance SAA direction régional, afin d'éviter le risque d'insolvabilité principalement de la branche automobile.

Bibliographie

Ouvrages

- ALAIN. Marion, *Op.cit.*
- ALFONIS, Gerard., PAUL. Grandjean : « *Pratique de gestion et d'analyse financière* », France, éditions d'organisation, septembre, 1986.
- AUTISIE, D., BENSEBAA, F. et BOUDIER, F : « *L'atlas du management* », Edition d'Organisation, Paris, 2010.
- BOUIN, X et SIMON, F6X, « *Les nouveaux visages du contrôle de gestion* », Edition DUNOD, Paris, 2000.
- COHEN, Elie . « *Analyse financière* ». 6^{ème} édition. Paris: ECONOMICA, 2006, p.08.
- COLAISSE, B : « *La gestion financière de l'entreprise* », PUF, Paris, 1993, P.299.
- Couilbault.F.,Latrasse.M .Eliashberg.C., « *les grandes principes de l'assurance* », 10^{ème} Editions, l'Argus, Paris, 2011.
- DEPALLENS, G.JOBARD : « *Gestion financière de l'entreprise* », 11^{ème} Ed.1997.
- DEREZ, Michelle., DUVANT, Marcel : « *Analyse financière. France* », édition techniques, septembre, 1999.
- EWALD, F. LORENZI, J-H : « *Encyclopédie d'assurance* », édition ECONOMICA, paris, 1997.
- .69 .
- FERNANDEZ, A. « *L'essentiel du tableau de bord* », Edition d'Organisation. Paris, 2005,
- FONTAINE-GAVINO. K & ZAMBEAUX, A : « *Bilan social et tableaux de bord : des outils de pilotage au service des ressources humaines* », Collection : les diagnostics de l'emploi territorial hors-série n° 9, Décembre 2005.
- François Couilbant, Michel Latrasse, « *constant Eliashberg, les grands principes de l'assurance* », Editions L'Argus, 2003.
- GAUTRON J. et al, « *Le guide du benchmarking* », Edition d'Organisation, Paris, 2003.
- GERARD, Naulleau et Michel Rouach : « *Contrôle de gestion et stratégie dans la banque*», 3^{ème} édition, édition DUNOD, 2000.
- GINGLINGER : « *Gestion financière de l'entreprise* », Edition Dalloz, Paris, P.37.
- HASSID, Ali : « *introduction à l'étude des Assurances Économiques*», édition ENAL, 1984.
- La solvabilité des sociétés d'assurance : finalités & règles le cas algérien, Workshop Solvency, CCR Alger, le 21/03/2021
- Landel J. et pechinot J. « *les assurances automobiles* », 2^{ème} édition l'argus, paris, 1996, p.39
- Landel J.,Charré-Serveau M. LEXIQUE « *des termes d'assurances* », paris 2000, P.83
- LEROY, M : « *Le tableau de Bord au service de l'entreprise* », Edition d'Organisation, 2001.
- LOKONON, AlscelGilkrst : « *Etude de la rentabilité économique et financière d'une société d'Etat* » : Cas du , Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion, 2013, p.10.
- Louiso, Jean-Paul : « *Gestion du risque du risque, 100 questions pour comprendre et agir* », 2^{ème} édition, édition AFNOR 2014.
- MARMUSE, C. MONTAIGNE, X : « *Management du risque* », 2^{ème} édition Vuibert entreprise, paris, 1989.
- OGIEN, Dov : « *Gestion financière de l'entreprise* ». Edition DUNOD. Paris 2008.
- Pierre –Henri DADE, Daniel HUET, « *les assurances de dommages aux biens de l'entreprise* », éd largus, 1999, paris.
- PIRIOU, P., CLER, D : « *Lexique de sciences économiques et sociales* », édition LA DÉCOUVERTE, Paris 2007.
- RAMAGE, Pierre : « *Analyse et diagnostic financier* », Edition d'organisation, Paris, P.145.
- REDJEM, Necib : « *Méthodes d'analyse financière* », Edition DAR EL OULOUM, 2005.

- Sylvie C .Jean.P. « *Manuel de l'assurance automobile* », 5^{ème} éditions, L'argus, Paris, 2016.
- T TAURON , « *les assurances* », éd Publibook, paris , 2004.
- THIBIERGE, Christophe : « *analyse financière* », Edition, librairie Vuibert, Paris, 2005,
- VERNIMMEN, Pierre. « *Finance D'entreprise* ». 3^{ème} édition : Dalloz, 1999.
- VIZZAVONA, Partice : « *Gestion financière* », édition Tome, 1^{ère} Edition. Paris. 1991.
- YEATMAN Jérôme, « *Manuel international de l'assurance* », édition ECONOMICA, paris, 1998.

2. Articles de lois

- LAMBERT –FAIVER, Y : « *Droit des assurances* », édition DALLOZ DELTA, 2001, p.38
- MARCEL F, « *Droit des assurances* », Edition LARANCE, 3^{ème} édition, Belgique, 2006, p18.
- Voir le décret exécutif N° 07-138.
- Article 60 de l'ordonnance n°95/07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- L'article 4 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.
- L'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006.

3. Thèses et mémoires

- ASLOUDJ Nedjima, GOUTAL, Wahiba : « *Analyse financière d'une entreprise : cas de la STH-DRC de Bejaïa* », Université de Bejaïa 2016/2017.
- BOUGAHAM, Mohamed : « *Diagnostic d'une entreprise Cas de CEVITAL SPA* », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences de Gestion Option : Finance d'Entreprise, Université A.Mira de Bejaïa, Année [2014/2015].
- BOUYER, Stéphanie, HAMY, Julien : « *Étude de la rentabilité du produit multirisques habitations selon le modèle de relation client* ». Mémoire présenté devant le centre d'Études Actuarielles pour l'obtention du diplôme du d'Études Actuarielles et l'administration à l'institut des Actuaires, Paris, 2013.
- FOUKROUN .J. « *garantie responsabilité civile en assurance automobile* ». Mémoire de post graduation spécialité en actuariat .USTHB ,1999.
- MEZDAD L, « *Essai d'analyse du secteur des assurances et sa contribution dans l'intermédiation financière nationa* », mémoire de Magister en science Economique, option Monnaie, Finance et Globalisation, université de Bejaia , 2006.
- OUBAZIZ , Saïd : « *Les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances* », Mémoire de Magister en science économique , option Management des entreprises , université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou , 2012.
- Saïd OUBAZIZ, « *les réformes institutionnelles dans le secteur des assurances* », mémoire de magister en science économique, université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2012.

4. Bulletins et revus

- CAN (15 Juin 2007), « *Glossaire national des termes d'assurances* », Conseil National des Assurances, Alger.
- Dumont, Jean Philip, « *Gestion des risques des compagnies d'assurance : une revue de littérature* », 2011.
- SAUTTER, C : « *Introduction : trois essais sur la rentabilité* », revue économie et statistique, numéro 60, 1974.
- ANTHONY, R-N : « *Tableaux de bord et reporting : quelques différences ?* » Revue & BI, n° 24.
- Voir le document de l'agence CAAR de Tizi-Ouzou

- Voir le document de la CAAR 2005.
- Voir le guide des assurances en Algérie- 2015.
- Bulletin de l'OMS: *Op.cit.* 2013.
- Voir Les données de l'ONS 2016.
- Voir les données de l'ONS 2016
- CNA- Notes de conjonctures
- Voir la revue de l'assurance N°17.

5. Webographie

- <http://financedemarche.FR/définition/compagnie-d'assurance>.
- <http://fsjes.usmba.ac.ma/cours/fekkak/Cours-analyse-financiereS4.pdf>.
- <http://www.algerie360.com>
- <http://www.algerie-eco.com/2017>
- <http://www.algerie-presse-service.dz>
- <http://www.autoalgerie.com>.
- <http://www.cna.dz>. Le portail s'assurance en Algérie ; Assurance automobile. Cons
- <http://www.jurisques.com> ; support de cours de droit des assurances.
- <http://www.cna.dz/CNA-Note de conjoncture 2018>.
- <http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjoncture 2019>.
- <http://www.jurisques.com> ; support de cours de droit des assurances d'algerie.com
- <http://www.liberte-algerie.com>
- <http://www.rachatducredit.com/définition-de-produit-bancaire-9000.html>.
- <http://www.reporter.dz>
- <http://www.uar.dz>
- <http://www.universalis.fr/encyclopedie/assurance-economie-de-l-assurance/1-le-principe-de-mutualisation>.
- <https://www.rachaducedit.com/la-définition-compagnie-d'assurance-5886.html>.
- <https://fr.slideshare.net/mariemebernoune/assurance-2-1>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9curit%C3%A9_routi%C3%A8re_en_France.
- <https://magazine.sfam.eu/sinistralite-automobile-france/>
- <https://observatoirecetelem.com/wp-content/uploads/2013/08/observatoire-cetelem-automobile-2015.pdf>
- <https://placement.meilleurtaux.com/assurance-vie/guide-assurance-vie/la-gestion-des-risques-des-assureurs-10681.html>.<https://www.furet.com/media/pdf/feuilleage/9/7/8/2/3/1/1/4/9782311403411.pdf>.
- <https://placement.meilleurtaux.com/assurance-vie/guide-assurance-vie/la-gestion-des-risques-des-assureurs-10681.html>.
- <https://placement.meilleurtaux.com/bourse/autres-guides-bourse/la-difference-entre-la-solvabilite-et-la-liquidite-2173.html>
- <https://www.aisne.gouv.fr/Actualites/Intervention-de-Ziad-Khoury-prefet-de-l-Aisne-devant-l-assemblee-du-Conseil-departemental>
- <https://www.aps.dz/societe/102263-lutte-contre-les-accidents-de-la-route-appel-a-une-strategie-efficace-impliquant-tous-les-secteurs>
- <https://www.argusdelassurance.com/institutions/securite-routiere-le-plan-du-gouvernement-pour-reduire-les-accidents-mortels.125500>.
- <https://www.atlas-mag.net/article/les-investissements-des-assureurs>
- <https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>

- <https://www.deloitte.com/fr/fr/pages/services-financier/articles/gestion-risque-liquidite-companies-assurance.html>.
- <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/marche-automobile-mondial>
- <https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiqués/Bilan-definitif-de-l-accidentalite-routiere-2018>
- <https://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-de-l-accidentologie>.
- <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/marches-financiers/fonctionnement-du-marche/liquidite/>
- <https://www.universalis.fr/encyclopedie/financement-des-entreprises/edie/>
- <https://www.universalis.fr/encyclopedie/secrute-routiere/1-etat-des-lieux-l-accidentologie/>
- www.secrite-routiere.gouv.fr › mieux-nous-connaître
- www.secrite-routiere.gouv.fr/actualites/chiffres

Remerciements.

Dédicace.

Liste des abréviations.

Liste des tableaux.

Liste des figures.

Liste des annexes

Sommaire

Introduction générale

CHAPITRE 01

Section 1 : Notions générale sur les compagnies d'assurances

1. Définition de l'assurance.....	06
1.1 Définition juridique de l'assurance	06
1.2 Définition économique de l'assurance	07
1.3 Définition technique.....	07
2. La compagnie d'assurance.....	08
2.1 Définition d'une compagnie d'assurance.....	08
2.2 Les types de sociétés d'assurance	08
2.2.1 La société anonyme	08
2.2.2 La société d'assurance mutuelle	08
2.3 L'organisation ou type d'une compagnie d'assurance	09
2.3.1 Les fonctions de direction	09
2.3.2 Les fonctions techniques	09
2.3.3 Les fonctions commerciales.....	10
2.3.4 Les fonctions financières.....	10
3. Les classifications des assurances	10
3.1 Assurances individuelles collectives	10
3.2 Assurances de dommages et assurances de personnes	11
3.2.1 Les assurances de dommages	11

3.2.2 Les assurances de personnes	12
3.2.3 Assurances gérées en capitalisation et assurances gérées en réparation ..	13
3.2.4 Le rôle des assurances.....	13
3.2.4.1 Le rôle social de l'assurance	14
3.2.4.2 Le rôle économique de l'assurance.....	14
3.2.4.3 L'assurance est un instrument de protection du patrimoine	14
3.2.4.4 L'assurance est un dispositif de l'épargne	14
3.2.4.5 L'assurance est un instrument d'encouragement du crédit	15
3.2.4.6 Le rôle financier de l'assurance	15
4. Le produit assurantiel.....	15
4.1 Définition du produit d'assurance.....	15
5. Les relations existantes entre les sociétés d'assurance	16
5.1 La coassurance	16
5.2 La réassurance	16
6. Le contrat d'assurance	16
6.1 Les Conditions réglementaires d'un Contrat d'Assurance	16
6.1.1 Les conditions générales.....	17
6.1.2 Les conditions particulières	17
6.2 Les éléments et les acteurs d'une opération d'assurance	17
6.2.1 Les éléments d'une opération d'assurance	17
6.2.1.1 Le risque	17
6.2.1.2 La prime ou la cotisation	18
6.2.1.3 La prestation	18
6.2.1.4 Le sinistre.....	19
6.2.1.5 La compensation au sein de la mutualité.....	19
Section 2 : Les éléments essentiels de la gestion financière	20
2.1. La sécurité financière	20

2.2. La solvabilité et la liquidité, définitions, explications	21
2.3. Les éléments essentiels de la rentabilité	22
2.3.1. La notion de l'analyse financière	22
2.3.2. Les méthodes d'analyse financière	22
2.3.3. Les étapes de l'analyse financière	23
2.3.4. L'utilité de l'analyse financière	24
2.3.5. Objectifs de l'analyse financière.....	24
2.3.6. Les différentes parties de l'analyse financière	26
2.3.7. La démarche de l'analyse financière.....	26
2.3.8. Les différentes parties de l'analyse financière.....	27
2.3.9. Analyse du compte de résultats	28
2.4. Définition de la rentabilité	28
2.4.1. Les typologies de la rentabilité	28
2.4.1.1. La rentabilité économique (RE)	29
2.4.1.2. La rentabilité financière	29
2.4.1.3. La rentabilité commerciale (RC).....	30
2.4.1.4. La rentabilité d'exploitation	30
2.4.1.5 La rentabilité de la marge d'assurance nette	31
2.5. L'importance de la rentabilité	31
2.6. Le suivi de la rentabilité	31
2.6.1. Par la méthode des ratios	31
2.6.1.1 Définition d'un ratio	32
2.6.1.2 Types de ratios	32
2.6.1.3 Utilité des ratios	32
2.6.2. Par la méthode des soldes intermédiaire de gestion « SIG »	33
2.6.3. Par les indicateurs du tableau de bord	33
2.6.3.1 Définition du tableau de bord	33
2.6.3.2 L'objectif du tableau de bord	33
2.6.4. Par la méthode de benchmarking	34
2.6.4.1 Définitions du benchmark ING.....	34
2.6.4.2 Finalité du BENCHMARKING	34

Section 03 : Les différents moyens de financement d'une compagnie d'assurance

3.1. Les investissements des assureurs	35
3.1.1 Typologie des investissements des assureurs	35
3.1.2 La politique d'investissement des assureurs	36
3.1.3 Moyens de financement du cycle d'investissement	37
3.2 faire des placements sur Le marché financier.....	37
3.3 Gestion du risque de liquidité pour les compagnies d'assurance comme un moyen de financement indirecte	38
3.4 Entreprises étrangères ayant une installation permanente en Algérie.....	39
Conclusion générale du chapitre 01	39

Chapitre 02

Section 01 : Notions générales sur la gestion des risques

1. Concepts sur la notion de risque	40
1.1 Le risque dans l'entreprise	40
1.2 Le risque en assurance	40
1.2.1 Définition de risque	41
1.2.2 Les conditions d'assurabilité d'un risque	41
2. Les différents types de risques	41
2.1 Le risque de souscription	41
2.2 Le risque de marché	41
2.3 Le risque de crédit	41
2.4 Le risque opérationnel	41
2.5 Les autres risques.....	42
3. Le cycle des risques	42
3.1 La politique de risque	42
3.2 La prise de risque	42
3.3 Le suivi des risques	42

3.4 Le pilotage des risques	42
4.La gestion des risques	42
4.1 Définition de la gestion du risque	43
4.2 Les objectifs de gestion des risques	43
4.3 Les phases de la gestion des risques	43
4.4 Le dispositif de gestion des risques	43
4.4.1 Les contraintes à respecter par le dispositif de gestion des risques	43
5. Les Outils de gestion des risques	44
5.1 Les Contrôles	44
5.2 La modélisation	44
5.3 Les stress tests	44
5.4 Le reporting.....	45
5.5 Les transferts de risque	45
5.6 L'infrastructure risque	45
6. L'analyse des différents types de risques	45
6.1 Le risque technique	45
6.2 Le risque de marché	45
6.3 Le risque de liquidité	45
6.4 Le risque Opérationnel et de non-conformité	45
Section 02: La gestion des risques de la branche automobile	47
2.1 Définition et types d'un contrat d'assurance automobile	47
2.2 Formation et durée du contrat	48
2.2.1 Résiliation du contrat	48
2.3 Les garanties d'un contrat d'assurance automobile.....	49
2.3.1 Les garanties obligatoires automobiles (<i>les garanties responsabilités civiles</i>)	49
2.3.2 Les garanties facultatives	49
2.3.2.1 Dommages avec ou sans collision «D.A.S.C. »	49
2.3.2.2 Dommages collision (DC)	49
2.3.2.3 Bris de glace (BDG).....	50
2.3.2.4 Vol et incendie du véhicule (V.I.V)	50

2.3.2.4.1 En cas de vol	50
2.3.2.4.2 En cas d'incendie et d'explosion	50
2.3.2.4.3 Autre garanties d'assurance automobile	50
2.3.2.4.3.1 Défense et recours (DR)	50
2.3.2.4.3.2 Personnes transportées (PT)	50
2.3.2.4.3.3 Les garanties contractuelles	50
2.3.2.4.3.4 Frais de traitement	51
2.3.2.4.3.5 Assistance automobile	51
3. Etapes de calcul de la prime	52
3.1 La prime pure	52
3.2 La prime nette	52
3.3 La prime totale	52
4 Taux du bonus-malus	53
4.1 Taux du bonus	53
4.2 Taux de malus	53
5. Moyens de lutte contre le risque automobile	54
5.1 Le calcul de probabilité de survenance du sinistre	54
5.1.1 La loi des grands nombres	54
5.1.2 Les statistiques	54
5.1.3 Technique actuarielle	54
5.2 Constitution de la provision	55
5.2.1 Les provisions pour risques en cours	55
5.2.2 Les provisions pour sinistres à payer	56
5.3 Division du risque	56
5.3.1 La coassurance	56
5.3.2 La réassurance.....	58

Section 3 : les institutions de contrôle et de gestion du risque des compagnies d'assurances..... 62

3.1 Contrôle de l'activité d'Assurance par les autorités de contrôle.....	62
3.1.1 Le contrôle de l'Etat de l'activité d'assurance	62

3.2. Les institutions en charge des assurances	62
3.2.1 Le Ministère Chargé Des Finances	62
3.2.2 L'Union Algérienne Des Sociétés d'Assurance et De Réassurance (UAR)	63
3.2.3 Le conseil national des assurances (CNA)	63
3.2.4 La commission de supervision des assurances (CSA)	63
3.2.5 La centrale des risques (CR)	64
4. L'organe de tarification	64
5. Le fonds de garantie des assurés	64
6. Fond de garantie automobile	64
6.1 Présentations du fond de garantie automobile (FGA)	64
6.1.1 Procédure d'indemnisation et de recours	65
7. Les principales missions de la direction des assurances	65
Conclusion	66

Chapitre 03

Section 01 : Le marché mondial de l'automobile 67

1. Le podium des tops premiers marchés mondiaux de véhicules Légers neufs (VLN) est inchangé depuis 2009	68
2. Les zones développées proches de la saturation.....	69
3. Ailleurs, la motorisation explose	69
4. Le marché automobile mondial s'enfonce dans une crise historique	70
4.1. Chine	70
4.2 En Europe.....	70
4.3 Aux États-Unis	71
5. Le Bilan de Sécurité routière statistiques par pays selon les années 2018 -2019-2020	72
5.1 Sécurité routière en 2018 : Bilan de l'Organisation Mondiale de la Santé	72
5.2 Bilan de la sécurité routière : exposé 2019 des statistiques par pays	72
5.3 L'accidentologie en France	75
5.3.1 Bilan définitif de l'accidentalité routière 2018 en France	75

5.3.2 La baisse de la mortalité routière concerne tous les usagers sauf les Cyclomotoristes et les cyclistes	76
5.3.3 BILAN d'accidentalité de l'année 2019 on prend l'exemple de l'Aisne en France	76
5.3.4 Bilan définitif de l'accidentalité routière en 2020 France	76
5.3.4.1 Indicateurs relatifs à l'âge et aux réseaux	77
Section 02 : Le marché algérien d'automobile	78
2.1 Le parc automobile algérien	78
2.2 L'industrie automobile en Algérie	80
3 L'assurance automobile domine le marché	81
3.1 Statistiques relatives à la sinistralité automobile	83
3.1.1 La production de la branche automobile	83
3.1.2 L'évolution de la Sinistralité automobile	84
3.1.3 Sinistres des assurances de dommages au 31/12/2018	85
3.1.3.2 Sinistres à payer au 31/12/2018.....	86
3.1.3.3 La sinistralité automobile causes et recommandations	87
Section 03 : étude comparative de la sinistralité automobile d'un pays développé et un pays sous-développé et les mesures de prévention prises par ces deux Derniers	
3.1 En Algérie.....	90

3.1.1 Les principales causes d'accidents de la route les plus fréquentes depuis 2010...	90
3.1.1.1 La distraction	90
3.1.1.2 L'alcool au volant	91
3.1.1.3 La vitesse	91
3.1.1.4 La fatigue au volant	91
3.2 en France	93
3.2.1 Une baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires.	94
3.2.2 Mettons l'accent sur le rôle important des structures qui mènent des actions de prévention, au niveau local et national	95
3.2.2.1 Le Conseil national de la sécurité routière.....	95
3.2.2.1 Les associations	95
Conclusion chapitre 03.....	96

Chapitre 04

Introduction générale	97
-----------------------------	----

Section 01 : Présentation et élaboration des états financiers de la SAA et l'évaluation de la branche automobile

Introduction	97
4.1 Présentation de l'organisme d'accueil de la SAA	97
4.2 La structure de la SAA	97
4.2.1 Fiche signalétique de la SAA	97
4.3 Bref historique de la SAA	98
4.4 La structure organisationnelle de la SAA	99
4.4.1 La direction générale	99
4.4.2 Les Directions Régionales	101
4.4.3 Les réseaux de distribution.....	101
4.5 La position de la SAA sur le marché Algérien des assurances	101
Conclusion	101

Section 02 :La présentation et l'élaboration des états financiers de la SAA.....

Introduction.....	102
-------------------	-----

2.1 Présentation du bilan financier 2017	104
2.2 Présentation du bilan financier 2019	105
2.3 Les bilans financiers en grandes masses	107
2.3.1 Présentation graphique des grandes masses du bilan financier de 2017 et 2019 ..	107
2.3.1.1 L'actif réel à plus d'un an.....	107
2.3.1.2 L'Actif réel moins d'un an.....	107
2.3.1.3 Passif réel à plus d'un an	108
2.3.1.4 Passif réel moins d'un an	108
2.4 L'analyse financière de la société Algérienne d'assurance (SAA.....	109
2.4.1 Fond de roulement (FR).....	109
2.4.1.1 Calcul de FR par le haut du bilan	109
2.4.1.2 Calcul de FR par le bas du bilan	110
2.4.2.2 Interprétation de BFR.....	111
2.4.3 Trésorerie (TR)	112
2.4.3.1 Le calcul de TR	112
2.4.3.2 Interprétation de trésorerie	112
2.5 L'analyse financière par la méthode de ratios.....	112
2.5.1 Calcul des ratios de structure financière.....	112
2.5.2 Interprétation de ratios de structure financière	113
2.5.2.1 Ratio de financement permanent R.F.P	113
2.5.2.2 Ratio de financement propre immobilisé RFPI.....	113
2.5.2.3 Ratio d'endettement (R.E)	113
2.5.2.4 Ratio d'immobilisation d'actif (R.I.A).....	113
2.5.2 Le calcul de ratios de solvabilité.....	114
2.5.2.1 Interprétation de ratios de solvabilité.....	114
2.5.2.1.1 Ratio d'autonomie financière R.A.F	114
2.5.2.1.2 Ratio de solvabilité générale (R.S.G)	114
2.5.3 Le calcul ratios de liquidité.....	114
2.5.3.1 Interpretation de ratios de liquidité.....	115
2.5.3.1.1 Ratio de liquidité générale (R.L.G)	115

2.5.3.1.2 Ratio de liquidité réduite	115
2.5.3.1.3 Ratio de liquidité immédiate (R.L.I).....	115
2.5.4 Le calcul Ratio de rentabilité.....	115
2.5.4.1 Interprétation de ratios de rentabilité	116
2.5.4.1.1 Ratio de rentabilité financière (R.R.F)	116
2.5.4.1.2 Ratio de rentabilité économique (R.R.E).....	116
2.5.5 Le calcul de ratios d'activité.....	116
2.5.5.1 Interprétation de ratios de d'activité	116
2.5.6 Le calcul de ratios de sinistralité	117
2.5.6.1 Interprétation de ratios de sinistralité	117
2.5.7 Le calcul de ratios combiné.....	117
2.5.7.1 Interprétation de ratios de sinistralité	117
2.5.8 Calcul des ratios de la branche automobile.....	117
2.5.8.1 Marge de solvabilité, définition	117
2.5.8.2 Calcul de la marge de solvabilité.....	119
2.5.9 Règlements et réserves Matériel/corporel des deux années 2019/2017.....	120
2.4.1.3 Interprétation du fonds de roulement	110
2.4.2 Besoin en fond de roulement (BFR).....	111
2.4.2.1 Le calcul de BFR.....	111
Conclusion	122

Section 03 : La prévention routière comme solution d'amélioration d'un déséquilibre financier de la branche automobile

Introduction	122
3.1. Les accidents de la route	123
3.2 Causalités et observations	126
3.3 Les axes d'actions pour la prévention routière	127
3.3.1 La participation des compagnies d'assurance à la prévention routière.....	127
3.3.2 Sensibilisations à travers les médias	128
3.3.3 Infrastructures et conditions de la route	128
3.3.4 La révision de l'architecte organisationnelle de la sécurité routière	129

3.3.5. Dispositifs d'indemnisations des victimes d'accidents	129
3.3.6. Autres recommandations	129
Conclusion.....	130
Conclusion générale	131

Résumé

Tout au long de notre travail de recherche, nous avons essayé de répondre à une problématique qui se porte sur l'importance de l'analyse financière dans l'évolution de la société d'assurance et son impact sur la survie et la pérennité d'une compagnie.

L'analyse financière permet de porter un jugement sur la santé d'une entreprise, notamment en matière de solvabilité et de rentabilité. A travers l'étude de ses états comptable et financier.

A cette raison, nous avons effectué une étude empirique dans la société algérienne d'assurance SAA de Tizi-Ouzou et on a obtenu les résultats suivants :

- L'analyse financière est une démarche qui s'appuie sur l'examen critique de l'information comptable et financière ;
- L'analyse financière contribue à améliorer la performance de la société à l'avenir à partir des erreurs découverts dans le présent ;
- L'analyse financière s'appuie sur un certain nombre d'instruments et techniques, pour découvrir les points forts et les points faibles de la société d'assurance.

Comme nous avons essayé de répondre à une autre problématique qui est « quels sont les raisons d'un taux de sinistralité élevé et comment les compagnies d'assurances interviennent-elles pour faire face à ce phénomène ?

La méthodologie suivie consiste à faire d'une part une présentation théorique du secteur d'assurance et la branche automobile...etc. d'autre part faire un travail empirique pour évaluer la sinistralité automobile. Après avoir évalué ce phénomène de sinistralité, on a conclu que le comportement humain est le facteur majeur induisant à la fréquence accélérée des accidents de la route, à côté d'autres facteurs tel que l'état des routes sans entretien, et l'état des véhicules en marche.

Un travail de synergie entre les acteurs à travers la mise en œuvre d'un programme de prévention, de sécurité routière et de gestion des risques est une nécessité afin de palier le problème de la sinistralité automobile

Mots clés

Analyse financière, performance, bilan, indicateurs d'équilibre, ratios, SAA

Assurance automobile, tarification, sinistralité, rentabilité automobile, garantie automobile, responsabilité civile, sinistre matériel, sinistre corporel, solvabilité, bonus-malus, prévention routière.

Abstract:

Throughout our research, we tried to answer a problem which focuses on the importance of financial analysis in the evolution of the insurance company and its impact on the survival and sustainability of a company,

Financial analysis makes it possible to pass judgment on the health of a company, particularly in terms of solvency and profitability. Through the study of its accounting and financial statements.

For this reason, we carried out an empirical study in the Algerian SAA insurance company in Tizi-ouzou and we obtained the following results:

- Financial analysis is an approach that relies on a critical examination of accounting and financial information;
- Financial analysis helps to improve the performance of the company in the future from the errors discovered in the present;
- Financial analysis relies on a number of instruments and techniques, to discover the strengths and weaknesses of the insurance company.

we have also tried to answer a problem which: what are the networks with a high loss rate?

The methodology followed consists in making on the one hand a theoretical presentation of the insurance sector and the automobile branch ... etc. on the other hand, do empirical work to assess automobile claims in Algeria.

After evaluating this high claims phenomenon, it was concluded that human behavior influences automobile claims, such as road conditions, lack of signaling, drunk driving, speeding, etc.

Keywords

Financial analysis, performance, balance sheet, balance indicators, ratios, SAA

Car insurance, pricing, claims, car profitability, car warranty, civil liability, equipment damage, bodily injury, solvency, bonus-Malus, road safety.