

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU



**FACULTE DES SCIENCES DE GESTION ET DES SCIENCES
COMMERCIALES**

Départements des sciences financières et comptabilité

Mémoire de fin d'étude

**EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER EN SCIENCES
FINANCIERE ET COMPTABILITE**

OPTION : FINANCES & ASSURANCE

Thème

TARIFICATION DE LA PRIME AUTOMOBILE

CAS : Compagnie Algérienne des assurances (CAAT)

Réalisé par :

-M^{lle} LARDJANI Lynda

-M^{lle} MOUCHAUCHE Sabrina

encadre par :

-Mr OUSSAID Aziz

DEVANT LE JURY COMPOSE DE :

- ❖ **President: Mr. SAM Hocine. MCA. UMMTO**
- ❖ **Examinatrice : M^{me} BILEK Lila. MAA. UMMTO**
- ❖ **Rapporteur : Mr OUSSAID Aziz. MAA. UMMTO**

PROMOTION : 2021-2022

Remerciement

En premier lieu, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné la force et la patience pour surmonter toutes les difficultés rencontrées durant cette année.

Nous remercions également notre promoteur **Mr OUSSAID AZIZ** qui nous a permis de bénéficier de son encadrement, les conseils qu'il nous a prodigués, la patience, la confiance qu'il nous a témoignée ont été déterminants dans la réalisation de ce mémoire.

Nous tenons également à remercier les membres de jury pour avoir accepté d'évaluer ce modeste travail.

Nous remercions également la directrice de la CAAT de TIZI- OUZOU **M^{me} L. LALLAMI**, pour son soutien du début jusqu'à la fin et son aide durant notre stage. Nos vifs remerciements pour l'ensemble du personnel de la compagnie Algérienne des assurances transport (**agence II**) de la wilaya de **TIZI OUZOU** pour leurs accueils et leurs disponibilités

Nos remerciements toutes les personnes qui ont bien voulu nous accorder un peu de leur temps et leurs connaissances

Nous exprimons nos profondes gratitudees à nos familles, pour leur soutien moral et financier et leurs encouragements.

Dédicaces

Merci mon dieu de m'avoir donné le courage d'aller jusqu'au bout.

Je dédie ce modeste travail

A ceux qui se sont donné la peine, leurs encouragements et leurs sacrifices pour me voir réussir dans la vie, les deux personnes les plus chères à mon cœur : mon père et ma mère

A mes chères sœurs : SIHEM, DALILA, WISSAM

A mon chère frère : Abdelaziz

A ma binôme : Sabrina

A ma chère amis : Célia

Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin Pour que ce projet soit possible, Je vous dis MERCI

Lynda

Dédicace

Merci mon dieu de m'avoir donné le courage d'aller jusqu'au bout.

Je dédie ce travail à toutes les personnes qui m'ont soutenu.

Aux deux êtres les plus chers au monde : mon Père et ma Mère qui m'ont soutenu durant tout mon cycle scolaire et je les remercie infiniment pour leur aide matérielle et morale qu'ils m'ont apportée pour me voir un jour arriver à ce but.

A mon frère unique AMAYAS.

A ma binôme : Lynda

A ma cousine : Amel

A mes chers amis : Dyhia, Célia

Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin Pour que ce projet soit possible, Je vous dis MERCI

Sabrina.



Sommaire

Sommaire

Introduction générale

Chapitre 1 : généralités sur les assurances

Introduction

Section 1 : aperçu historique de l'assurance et définition de l'assurance

Section 2 : l'assurance automobile

Section 3 : le contrat d'assurance automobile

Conclusion

Chapitre 2 : la tarification en assurance automobile

Introduction

Section 1 : les garanties d'assurance automobile

Section 2 : la tarification de la prime

Section 3 : le remboursement en cas de réalisation d'un sinistre

Conclusion

Chapitre 3 : Etude de cas au sein de la compagnie algérienne d'assurance (CAAT)

Introduction

Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil

Section 2 : les garanties commercialisées par la CAAT

Section 3 : cas de tarification d'un contrat d'assurance automobile

Conclusion

Bibliographie

Annexes



Liste des tableaux et des figures

Liste des tableaux

N°	Titre	Page
01	Taux de bonus	40
02	Taux de malus (assuré n'ayant pas de bonus au titre du contrat précédent)	41
03	Taux de malus (assuré ayant un bonus au titre du contrat précédent)	41
04	Le système de personnalisation du risque bonus appliqué en 1 janvier 1988	43
05	Le tarif de « Zone I – nord » applicable aux wilayas indiquées	61
06	Le tarif de « zone II– SUD » est applicable aux wilayas indiqué	62
07	Usage de véhicule	63
08	Code puissance des véhicules	64
09	Les primes Nettes et les primes après réduction selon les garanties « assuré A »	73
10	Calcul de la prime Totale	75

Liste des figures

N°	Titre	Page
01	Evaluation de chiffre d'affaire en milliards de Dinars	13
02	Part de la branche automobile dans le marché des assurances	14
03	Part de marché automobile dans les compagnies d'assurances	14
04	Les différentes primes d'assurance	34
05	Indemnisation d'un préjudice matériel automobile	47
06	Indemnisation d'un préjudice corporel automobile	51
07	Organigramme de l'Agence CAAT	59

Liste des abréviations

Abréviation	Intitulé
2A	Algérienne des assurances
BDG	Bris de glace
CAAR	Compagnie algérienne d'assurance et de réassurance
CAAT	Compagnie algérienne d'assurance transport
CASH	Compagnie d'assurance des hydrocarbures
CIAR	Compagnie international d'assurance et de réassurance
CNA	Conseil national des assurances
CNAS	Caisse nationale des assurances sociales
CNMA	Caisse nationale de mutualité agricole
CR	Centrale des risques
CSA	Commission supervision des assurances
DA	Dinars algériennes
DASC	Domage avec ou sans collision
DC	Domage collision
DR	Défenses et recours
FGA	Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommage
GAM	Générale assurance méditerranéenne
GIG	Gulf Insurance Group
IARD	Incendie accident risque divers
IP	Incapacité permanente
IPP	Incapacité permanente partielle
IPT	Incapacité permanente total

ITT	Incapacité temporaire de travail
MAATEC	Mutuelle algérienne des travailleurs de l'éducation et de la culture
PV	Procès verbale
RC	Responsabilité civile
SAA	Société algérienne d'assurance
SMIG	Salaire minimum interprofessionnel garanti
TR	Tous risques
TRUST	Compagnie d'assurance et de réassurance
TTC	Toutes taxes comprises
UAR	Union algérienne des sociétés d'assurance et de réassurance
VIV	Vole et incendie du véhicule



Introduction générale

Introduction générale :

L'assurance, aujourd'hui, est devenue un bien de consommation courante, voire de première nécessité. Il suffit de recenser les assurances dont dispose en général le simple particulier dans sa vie quotidienne : assurance auto, multirisque habitation, santé, pour les plus fréquentes, auxquelles viennent s'ajouter les assurances vie, individuelle accidents, protection juridique, loisirs... Tout le monde en conviendra, l'assurance fait partie de la vie, "elle se confond avec la vie : la vie individuelle ou collective, la vie personnelle et professionnelle ; elle est à la croisée du concret et de l'abstrait chaque fois qu'elle quantifie la part de victime et de responsable, la part de vivant et de mort qui poursuit chacun de nous tous au long de l'existence". En d'autres termes, pas de réalisation de projet sans assurance.

De tout temps, l'homme a cherché les moyens qui lui permettent de se prémunir contre les aléas de la vie, de lutter contre les préjudices et dommages auxquels il est exposé. En effet, quel que soit l'action qu'il entreprend, l'homme a toujours à l'esprit la crainte d'une éventuelle catastrophe. Pour se libérer de ses inquiétudes, il cherche à se protéger à l'avance en se remettant à l'assurance qui le sécurise et le reconforte. Le risque est un événement aléatoire qui peut entraîner des dommages aux particuliers et aux entreprises : c'est un concept employé pour exprimer la crainte à l'égard des effets probables d'un environnement incertain. Puisque l'avenir ne peut être prédit, les particuliers et les entreprises doivent tenir compte, dans chacune de leurs actions, d'un ensemble d'événements possibles. Chacun de ces événements est susceptible d'avoir un impact concret, voir des conséquences majeures sur leurs activités et la réalisation de ces objectifs.

En Algérie, l'assurance fait l'objet d'une forte concurrence dû principalement à la libéralisation du secteur, par la promulgation de **l'ordonnance n°95 - 07 du 25 janvier 1995** relative aux assurances et l'ouverture à l'investissement privé et étranger. L'assurance est une profession très réglementée. Il s'agit de préserver les intérêts des assurés. Les compagnies d'assurances doivent répondre à de nombreuses contraintes, notamment en matière de solvabilité et de bonne gouvernance, et de conseils aux clients.

L'automobile est le moyen de transport le plus répandu mais aussi le plus dangereux, les dégâts d'un accident peuvent s'avérer dramatique sur tous les plans, d'où la nécessité d'être bien assuré ¹. Pour l'Algérie le secteur d'assurance automobile est le secteur rapportant

¹ <https://cna.dz/lassurance-automobile/13/06/2021/> consulté le 20/05/22 à 19 :20

le plus grand chiffre d'affaire en assurance dommage de 131.9 Milliards de dinars en 2021 selon le conseil national des assurances ²

L'assurance automobile est une catégorie d'assurance omniprésente et diverse qui représente un marché très important. L'obligation d'assurance est tout d'abord à signaler, de même que l'importance du parc automobile algérien, car ceci porte alors à un niveau conséquent le nombre d'assurés potentiels. Le chiffre d'affaire occasionné est également très élevé. Ce qui amène tous les assureurs à proposer des contrats d'assurance automobile. Cette importance du marché automobile fait de lui un marché hyperconcurrentiel, c'est pourquoi on peut apercevoir une diversité de contrats au sein de cette branche de l'assurance.

La prime en assurance automobile se mesure à l'aide de fréquence des accidents et de montant de ces accidents cause par l'assuré dans ce marché fortement concurrentiel ³

Les primes d'assurance automobiles sont précisément établies en fonction de différents critères relatifs au conducteur et son véhicule, chacun se voit donc proposer un tarif personnalisé.

Dans ce contexte, notre problématique se décline à travers une question principale qui consiste à savoir :

- **Problématique :**

Quels sont les différents critères de tarifications qui doivent être inclus lors de la détermination de la prime en assurance automobile ?

La réponse à cette problématique nous mène à poser des questions secondaires qui sont les suivantes :

- Pourquoi l'assurance automobile est-elle obligatoire ?
- Qu'est-ce qu'un contrat d'assurance automobile ?
- Comment procéder au remboursement en cas de la réalisation du sinistre en assurance automobile ?

A cet égard, nous avons retenus certaines hypothèses formulées comme suit :

- Hypothèses :

² https://cna.dz/wp-content/uploads/2022/03/NC_2021_T4.pdf consulté le 20/05/22 à 19 :20

³ <http://www.ressources-actuarielles.net/EXT/IA/sitebfa.nsf/0/A50113AAC305298FC125787A00741966/%24FILE/VASECHKO.pdf> consulté le 20/05/22 à 20 :15

Hypothèse 1 : l'état exige l'obligation d'assurer chaque véhicule pour une raison qui est la protection de personnes.

Hypothèse 2 : chaque compagnie d'assurance a son système de tarification (selon la politique de pays dans lequel elle est mise en place)

Hypothèse 3 : La détermination de la prime automobile se base sur les critères liés aux conducteurs et aux véhicules assurés par la CAAT.

Le sens de notre thème est basé sur un sujet d'actualité, il s'intéresse à l'étude d'une branche stratégique et l'assurance la plus développée dans le secteur assurantiel en Algérie, L'automobile est le leader dans ce domaine.

Cette recherche vise à :

- Déterminer les critères à prendre en compte lors de la tarification Prime automobile.
- Fournit un aperçu théorique du marché automobile en Algérie et ses états Général et son évolution.

Les objectifs principaux de notre mémoire sont :

- L'évaluation de l'importance de l'assurance automobile dans le secteur assurantiel Algérien
- Déterminer les facteurs qui peuvent influencer le calcul de la prime automobile en Algérie.

La méthodologie utilisée lors de la réalisation de notre étude est la suivante :

- Pour la partie théorique, nous avons utilisé la méthode descriptive, elle est basée sur une recherche documentaire constituée essentiellement de différents ouvrages et travaux de recherche qui traitent la tarification en assurance automobile.
- Pour la partie pratique, nous avons utilisé la méthode analytique, elle est basée sur une analyse empirique par l'application du modèle linéaire général.

Notre travail s'appuie sur de nombreux outils systématiques. Rechercher Le documentaire a contribué à façonner le cadre théorique de l'étude.

La Collecte de données Statistiques d'organismes spécifiques tels que le CNA (conseil national des assurances) et la CAAT (compagnie algérienne d'assurance de transport) a contribué à l'analyse de l'évolution du marché de l'assurance Algérie.

Il y a un double intérêt à cette étude. L'aspect théorique permet de mieux comprendre le Cadre commun où l'assurance est utilisée,

Notre travail est structuré autour de trois chapitres. Dans Le premier chapitre nous allons faire connaître le secteur des assurances, son aperçu historique ainsi que sa définition.

Dans le second chapitre intitulée la tarification de la prime en assurance automobile nous allons connaître les garanties et la tarification de la prime ainsi que le remboursement en cas de la réalisation d'un sinistre.

Le troisième chapitre est le cas pratique réalisé au sein de la compagnie algérienne d'assurance de transport (CAAT).



Chapitre I généralité sur les assurances

Introduction

L'assurance est une technique fondée sur l'esprit de solidarité. En effet, l'assurance est l'opération par laquelle une entreprise d'assurance organise en mutualité un ensemble d'individus et/ou d'entreprises exposés aux mêmes risques et répartit ces risques en les compensant selon la loi statistique des grands nombres, à l'aide d'un fond alimenté par des primes ou des cotisations collectées aux préalables.

Cette solidarité est particulièrement nécessaire pour le cas spécifique de l'assurance automobile puisqu'il est évident que chaque utilisateur pris isolément ne peut pas faire face aux dégâts corporels et/ou matériels très importants que quels engins sont susceptibles de causer.

A présent, acquérir une voiture est une nécessité dans la vie, mais les dangers présentés par la circulation automobile feront d'elle une cause de mortalité surtout chez les jeunes (excès de vitesse...), cela a donc créé un risque social nouveau devant lequel l'Etat n'est pas resté indifférent vu la difficulté que trouvent les particuliers à régler les dommages importants causés.

Depuis plusieurs décennies, le secteur de l'assurance automobile fait l'objet d'une concurrence de plus en plus soutenue. Les principales causes identifiées à l'origine (émergence de nouveaux acteurs, conquêtes de parts de marché par du marketing de masse), s'est ajouté des progrès techniques (informatique massive avec segmentation du tarif, explosion de nouveaux canaux de commercialisation).

Ce premier chapitre sera composé des trois sections suivantes :

Section 1 : aperçu historique de l'assurance et définition de l'assurance.

Section 2 : l'assurance automobile.

Section 3 : le contrat d'assurance automobile.

Section 1 : aperçu historique de l'assurance et définition de l'assurance :

Le secteur de l'assurance est un levier clé du développement durable en raison de son poids, de son intégration au tissu économique local et de son rôle majeur au cœur de l'économie

1. Aperçu historique de l'assurance :

L'idée des assurances est née de l'idée de solidarité des hommes contre les risques de la vie en général, mais surtout des métiers qu'ils pratiquent. Ainsi, sont nées d'abord des caisses de secours qui vont évoluer vers le développement de la notion d'assurance, en procédant par comparaison puis par mise en commun des risques. Initialement, ceci était inspiré par l'esprit de charité, mais va évoluer progressivement pour en finir avec une confusion légitime entre assistance et prévoyance : au départ, ces « mutuelles » traduisant la solidarité, n'exigeaient aucun effort de prévoyance et ne faisaient appel à la générosité de leurs membres qu'après réalisation du sinistre, c'est-à-dire quand le risque est devenu visible ; ce qui est nettement différent d'un esprit de prévoyance qui contrairement au premier, devait se projeter dans un futur plus ou moins proche, en faisant preuve d'un minimum de rationalité dans une maximisation des garanties contre des risques probables, le tout en appelant à une générosité préalable à un sinistre hypothétique.

Dès l'antiquité, apparaissent déjà de véritables institutions de secours mutuels entre personnes exposées à des risques comparables. Exemples souvent cités :

-celui des tailleurs de pierre de la Basse-Égypte (**vers 1400 av. J.-C.**) qui contribuaient à un fonds destiné à leur venir en aide en cas d'accident ;

-celui des hétairies de la Grèce antique qui possédaient des caisses communes alimentées par des cotisations mensuelles, afin de pouvoir distribuer des secours dans certains cas.

Au Moyen Âge, le développement de l'esprit d'association et l'influence de l'Église donneront une immense extension à ces premières formes de mutualité, et la plupart des communautés d'artisans ou de marchands (corporations, confréries, guildes ou hanses) se constituèrent des caisses de secours au bénéfice de leurs membres. Exemple celui des guildes anglo-saxonnes (coopération ou association de personnes pratiquant une activité commune), pour ne citer qu'un seul exemple, disposaient ainsi d'un fonds d'assistance et allouaient des secours à l'occasion de sinistres aussi graves et variés que l'incendie, le vol, l'inondation ou la mortalité du bétail.

Nous savons que ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance, il eut d'abord les Phéniciens pratiquaient le « prêt à la Grosse Aventure », consacré par le droit romain, connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone.

Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison, à charge de verser au prêteur, en sus de la restitution du principal, un intérêt « extraordinaire » également appelé profit, si l'expédition, bien entendu, arrivait à bonne fin.

Quant au Moyen âge, l'idée de mutualité se fait connaître, on verra se développer toute une organisation autour de l'activité des confréries et des guildes. Mais le « prêt à la Grosse » et l'assistance mutuelle, sous diverses formes – notamment pratiquées par les négociants l'Adriatique – seront utilisés longtemps encore avant que n'apparaisse l'assurance à primes.

C'est en 1236, année charnière pour l'assurance maritime, qu'une décrétale qui est une lettre par laquelle le pape, en réponse à une demande, édicte une règle en matière disciplinaire ou canonique de Grégoire IX prohiba la pratique du « prêt à la Grosse » en raison de son caractère jugé usuraire. Or, le commerce maritime, dont l'activité s'étendait rapidement, ne pouvait se passer, pour ceux qui le pratiquaient, de sécurité financière. Il était donc indispensable de trouver un procédé de transfert de risque qui échappât aux prescriptions du droit canon, et c'est ainsi que seront établis les prétendus contrats de vente, dans lesquels la personne qui se chargeait des risques de transport déclarait avoir acheté les objets transportés et s'engageait à en payer le prix, mais seulement dans le cas où le navire ou la cargaison n'arriverait pas à bon port. Dans le cas contraire, la vente était annulée et le prétendu vendeur versait au prétendu acheteur une prime qui ne pouvait faire l'objet d'aucune restitution.

Ces « Conventions de vente » étaient, en réalité, de véritables contrats d'assurance. Les « Rôles d'Oléron », rédigés sous l'impulsion d'Aliénor d'Aquitaine au XIIe siècle, pour les usagers de commerce entre les rives de l'Aquitaine et l'Angleterre, constituent les premières codifications des mécanismes d'assurance⁴

2. Définition de l'assurance : D'une manière générale, l'assurance peut être définie comme « une réunion de personnes qui, craignant l'arrivée d'un évènement

⁴ Support cours : MEKACHER Amel, module : Economie des assurances, année 2021 /2022, page 2, 3,4

dommageable pour elles, se cotisent pour permettre à ceux qui seront frappés par cet évènement, de faire face à ses conséquences »⁵

Selon M. Joseph Hémard : L'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risque.

2.1 Définition juridique (cas Algérien) :

L'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances définit l'assurance en référence à l'article 619 du code civil en Algérie comme suit : « L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat. »⁶

2.2 Définition économique :

L'assurance c'est la volonté des agents économiques (les individus, mais aussi les entreprises) de se protéger contre les aléas de l'existence, qu'il s'agisse de dommages aux biens (automobiles, habitations) ou aux personnes (santé, invalidité, décès), que ceux-ci aient été causés involontairement à autrui (responsabilité civile) ou à soi-même. »⁷

3. Marché des assurances en Algérie

3.1 Les intervenants de marche des assurances

Le cadre Institutionnel du marché algérien des assurances est composé de trois institutions autonomes : le conseil national des assurances (CNA), la commission de supervision des assurances (CSA) et la centrale des risques (CR).

3.1.1 Le conseil national des assurances(CNA)⁸

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

⁵ François Couibault, constant Eliash berg, Michel Latrasse, « grand principes de l'assurance »6em Edition, l'argus Edition, page 49.

⁶ L'article 2 de l'ordonnance n°95-07du 25 janvier 1995

⁷ YETMAN Jérôme « manuel internationale de l'assurance » 2éme Edition, Economica Edition, 2005 page 5

⁸<https://cna.dz/acteur/cna> consulté le 22/05/22 à 18 :10

- Les assureurs et intermédiaires d'assurance
- Les assurés
- Les pouvoirs publics
- Le personnel exerçant dans le secteur

Cadre de concertation, le C.N.A. est aussi une force de réflexion et de proposition, à même de préserver les intérêts des parties impliquées dans la concertation. Précise par le Ministre des finances, il représente l'organe consultatif des pouvoirs publics sur tout ce qui se rapporte « à la situation, l'organisation et au développement de l'activité d'assurance et de réassurance. » **(Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi n°06-04)**

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

3.1.2 Commission de supervision des assurances en Algérie

La Commission de supervision des assurances (CSA) exerce le contrôle de l'Etat sur l'activité d'assurance et de réassurance. Elle agit en qualité d'administration de contrôle au moyen de la structure chargée des assurances au ministère des Finances⁹

Institué par **l'article 209 de l'ordonnance n°95/07** modifiée et complétée à deux principaux d'objectif

- 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'assurance
- Promouvoir et développer le marché national des assurances, en vue de son intégration dans l'activité économique et sociale¹⁰

3.1.3 La centrale des risques

La centrale des risques est rattachée à la direction des assurances au ministère des finances et a pour mission, en vertu du **décret exécutif N°07-138**, de collecter et centraliser les informations relatives aux contrats d'assurance souscrits auprès des sociétés d'assurance et de réassurance et les succursales d'assurance étrangères.

⁹ https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/DE_08_113_CSA.pdf consulté le 22/05/22 à 18.30

¹⁰ L'article 209 de l'ordonnance n°95/07

3.2 Les acteurs du marché de l'assurance automobile

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

- Six publiques : CAAR, CAAT, CASH, CNMA, MAATEC et SAA.
- Sept privées : créées à la faveur de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 : 2A, ALLIANCE, AXA Dommage, CIAR, GAM, SALAMA, TRUST.

3.2.1 Les assurances publiques

CAAR : C'est la plus ancienne compagnie d'assurance de dommage opérante sur le marché, elle a été créée le 08 juin 1963 soit une année après l'indépendance. Son capital sociale est de 17 milliards de dinars, et réalisé un chiffre d'affaire de 14 milliards de dinars en 2020¹¹

CAAT : Spécialisée aussi dans les assurances de dommages elle a été créée avril 1985 elle détient 18 % de part du marché son capital social est de 12 milliards de dinars, elle a réalisé un chiffre d'affaire de 24 milliards de dinars.¹²

CASH : Elle a été créée le 4 octobre 1999, Elle est spécialisée dans les assurances de dommage, ces actionnaires sont la SONATRACH (64%), NAFTAL (18%), la CAAR(18%) et CCR(6%), son capital sociale est de 10 Milliard de dinars elle a réalisé un chiffre d'affaire de 14 milliard de dinars en 2020¹³

SAA : Elle vient juste après la CAAR, elle a été créée le 12 décembre 1963 elle est classée au première rang des compagnies d'assurance de dommage en Algérie en 2012, ou elle détient 28 % de part du marché, son capital social est de 30 milliards de dinars, elle réalise un chiffre d'affaire de 27 milliards de dinars¹⁴

3.2.2 Les assurances privées

L'algérienne des assurances (2A) : Elle appartient de groupe Rahim. Elle a été créée le 05 août 1998. En 2021 l'Algérienne des assurances a annoncé le changement de son identité visuelle 2a et devient gig –Algérie son capital sociale est de 2 milliards de dinars et son chiffre d'affaire est de 3 milliards de dinars en 2020¹⁵

¹¹ www.caar.dz consulté 23/05/22 à 20 :20

¹² www.caat.dz consulté 23/05/22 à 20 :45

¹³ www.cash-assurances.dz consulté 23/05/22 à 21 :10

¹⁴ www.saa.dz consulté 23/05/22 à 21 :32

¹⁵ www.gig.dz consulté le 23/05/22 à 22 :01

Alliance : Spécialisé dans les assurances dommages, elle appartient au groupe algérienne khalifat a été créé le 05 avril 2005 son capital social est de 800 millions de dinars et son chiffre d'affaire est de 4 milliards de dinars ¹⁶

Axa dommage : Elle a été créée le 30 octobre 2011, elle est spécialisée dans l'assurance dommage comme son nom indiquée, la stratégie d'Axa est de se positionner en Algérie comme un assureur généraliste, ou les activités sont développées aussi bien sur le marché de l'assurance dommage avec un capital social est de 2 milliards de dinars ainsi que sur le marché de l'assurance de personne avec un capital social de 1 milliard de dinars. ¹⁷

La compagnie internationale d'assurance et de réassurance (CIAR) : Créé le 15 février 1997, elle appartient au groupe algérien Soufi. La CIAR est la première société privée spécialisée dans les assurances dommages avec un capital social de 1.13 milliards de dinars et un chiffre d'affaire de 8 milliards de dinars en 2020 ¹⁸

Générale Assurance Méditerranée (GAM): Elle a été créée en 2002 mais devenue une propriété d'un des groupes financiers africains les plus puissants le fond d'investissement ECP (Emerging Capital Partners) depuis 2007. Elle est spécialisée dans les assurances de dommages son capital social est de 1.2 milliards de dinars et son chiffre d'affaires est de 3 milliards de dinars en 2020 ¹⁹

SALAMA : elle a été créée en 1999 elle est filiale du groupe international d'assurance et de réassurance SALAMA ISLAMIC ARAB INSURANCE COMPAGNY et est spécialisée dans les produits TAKAFUL, son capital social est de 2 milliards de dinars. Elle est réalisé un chiffre d'affaire de 4 milliards de dinars 2020²⁰

LA TRUST Algerian Assurance et Réassurance : elle a été créée en 1999 et spécialisée dans les assurances de dommages, ses actionnaires sont trust Real Bahreïn (95%) et Qatar General Insurance (5%). son capital social est de 2.5 milliards de dinars et son chiffre d'affaire est de 4 milliards de dinars en 2020 ²¹

¹⁶ www.allianceassurance.com.dz consulté 23/05/22 à 22 :25

¹⁷ www.axa.dz consulté le 23/05/22 à 22 :46

¹⁸ www.laciar.com consulté 23/05/22 à 23 :15

¹⁹ www.gam.dz consulté 24/05/22 à 05 :15

²⁰ www.salama-assurance.dz consulté 24/05/22 à 05 :45

²¹ www.trust-assurance.dz consulté 23/05/22 à 05 :09

La distribution de l'assurance automobile est réalisée par le biais d'agences et de points de souscription répartis sur tout le territoire national, les canaux de distribution sont les suivants : ²²

Agence direct : les compagnies elles-mêmes disposent d'un réseau étendu de point de vente, dits « agences directes ». Ce sont des salariés des compagnies qui assurent la vente des produits.

Agent générale d'assurance : est considéré comme agent général d'assurance toute personne physique qui représente une ou plusieurs sociétés d'assurance, en vertu d'un contrat de nomination portant son agrément en cette qualité²³

Le courtier d'assurance : Selon l'article 258 de l'ordonnance n° 95 /07, est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui. ²⁴

3.3 Evolution de l'assurance automobile

3.3.1 Analyse descriptives du chiffre d'affaires de la branche automobile

Le marché Algérien des assurances, toutes activités confondues, marque, au terme de l'année 2021, une hausse de 4,8%, enregistrant, ainsi, un chiffre d'affaires (y compris les acceptations internationales) de près de 151,9 milliards de DA, contre 144,9 milliards de DA à la même période de l'exercice 2020. selon la dernière note de conjoncteur de conseil national des assurances (CNA)

Globalement, le marché algérien des assurances continue sa marche évolutive positive, entamée au T1-2021 (bien qu'en ralentissement comparativement aux résultats enregistrés au 30/09/2021), après avoir été affecté par la crise sanitaire induite par la pandémie Covid-19, à l'instar des autres secteurs économiques et financiers, à travers le monde ²⁵

La branche « automobile » régresse de 3,8%, à fin septembre 2021, comparativement à la même période de 2020, expliquée essentiellement par la vétusté du parc automobile, conséquence du recul, voire quasi-arrêt, des importations et la cessation de la production locale. La branche « IRD » progresse de 20,9% tirée, principalement, par les sous-branches «

²² <https://www.ccr.dz/images/pdf/presentation-uar.pdf> consulté le 22/05/22 à 19 :00

²³ <https://cna.dz/agent-general-dassurance/31/05/2021/> consulté le 22/05/22 à 19 :15

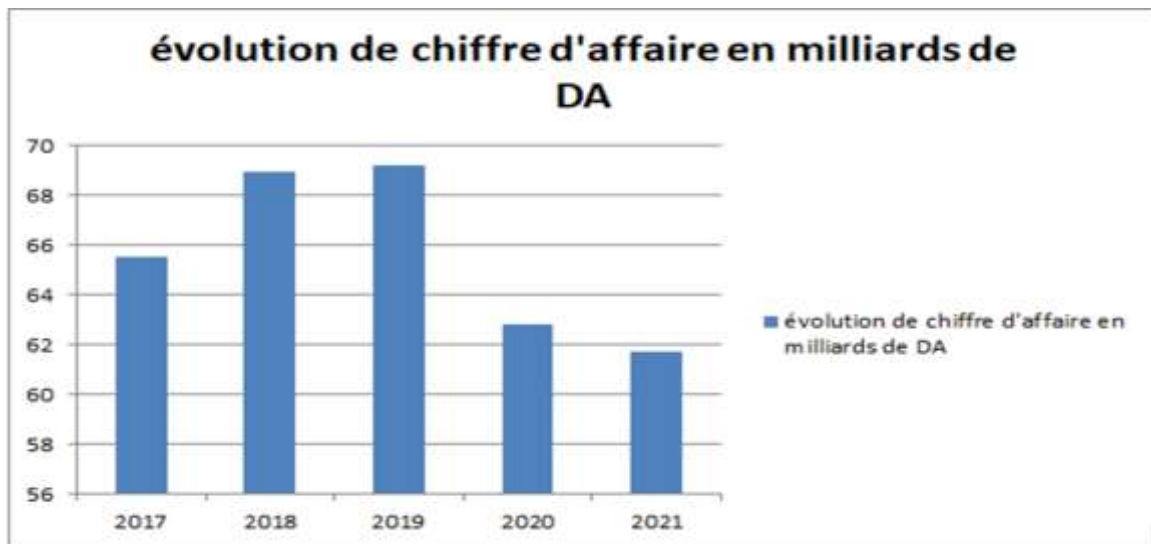
²⁴ Selon l'article 258 de l'ordonnance n°95/07

²⁵ www.cna.dz/actualite/assure-infos/note-de-conjoncteur-4eme-trimestre-2021 consulté le 24/05/22 à 18:10

incendie, explosions et éléments naturels » et « autres dommages aux biens » enregistrant des taux de croissance respectifs de 23% et 15,2%. Ces deux sous branches détiennent 95,4% du total des réalisations de la branche IRD²⁶

3.3.2 Évolution de chiffre d'affaire de l'assurance automobile

Figure n°1 : évolution de chiffre d'affaire en milliard de Dinars



Source : réaliser par nous-même d'après les données de la CNA

La branche automobile a enregistré en 2020, un chiffre d'affaire de 62,8 milliard DA, une baisse de 9.2% par rapport à l'année 2019 (chiffre d'affaire de 69,2%)

En 2021, la branche automobile avait enregistré un chiffre d'affaire de 61,7 milliard DA, une baisse de 1,5 % comparativement au 31/12/20

Ce recul enregistré est causé par :

- La suspension de l'activité de montage de véhicules, engendrant un arrêt de production.
- L'interruption, pour l'importation de véhicules neufs ou celles de moins de 3 ans.
- La conjoncture sanitaire (pandémie de covid-19) que traversait le monde.²⁷

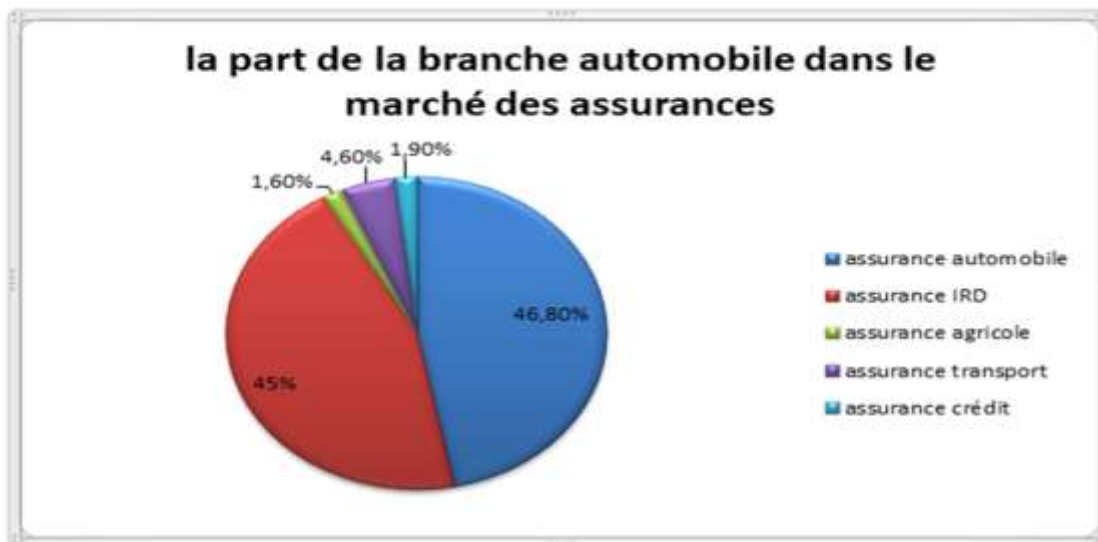
3.3.3 Part de la branche automobile dans le marché des assurances :

Les parts de la branche automobile dans le marché global des assurances ont représenté par :

²⁶ <https://www.algerie-eco.com/2021/12/15/marche-des-assurances-un-chiffre-daffaire-en-hausse-de-43-prevu-cette-annee/> consulté le 24/05/22 à 18 :16

²⁷ Etablie par nous-mêmes sur la base des données du conseil national des assurances.

Figure n°2 : part de la branche automobile dans le marché des assurances



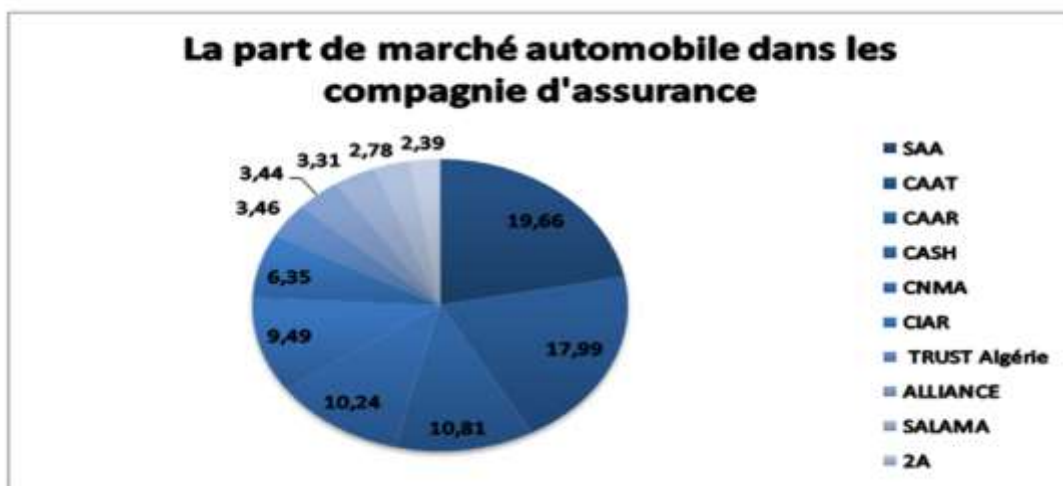
Source : réalisé par nous-mêmes d'après des données internes de la CNA.

Le marché algérien reste dominé par la branche automobile avec une part de marché de 46,8% les assurances IRD arrivent en deuxième position avec une part de 45% du total des primes.

La branche transport avec une part de 4,7%, la part des assurances agricoles est de 1,6%, l'assurance-crédit avec une part de 1,9%.²⁸

3.3.4 : la part de marché automobile dans les compagnies d'assurances

Figure n°3 : la part de marché automobile dans les compagnies d'assurances



Source : réaliser par nous-même d'après les données d'ATLLAS magazine

²⁸ Etablie par nous-mêmes sur la base des données du conseil national des assurances.

On remarque que le marché des assurances est dominé par les entreprises traditionnelles, la SAA est classée au premier rang des compagnies d'assurances en Algérie en 2020, ou elle détient 19.66% de la part du marché automobile, la CAAT est classé deuxième rang avec une part de 17.99%, en troisième position se trouve la CAAR et la CASH avec 10.81%, et 10.24%, CNMA classée à la cinquième position avec une part de 9.49%.²⁹

Section 2 : l'assurance automobile

L'apparition de l'assurance depuis des siècles c'est résultat de la confirmation l'objectif de l'économie est de répondre à des besoins de l'être humain qui est toujours menacé par des risques .Dès ce risque qui existe toujours causé une naissance du plusieurs branches d'assurance dont le but de limiter des pertes parmi ses branches on va voir l'assurance automobile .

1. Définition de l'assurance automobile

Tout véhicule terrestre à moteur (**VTAM**) doit impérativement être couvert à minima par une assurance responsabilité civile pour être autorisé à circuler sur les voies publiques. Les assureurs proposent aujourd'hui un vaste panel de solutions d'assurance auto, avec différents niveaux de protection³⁰

Selon le droit des assurances, l'assurance automobile est un produit d'assurance destiné au véhicule car, ce dernier 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 assuré.

L'assurance auto est-elle obligatoire ?

il est formellement interdit de circuler avec un véhicule non assuré sur la voie publique. Cette disposition est notamment rappelée par le Code de la route et le Code des assurances.

A quoi sert une assurance auto ?

L'objectif principal d'une assurance auto est de couvrir les dommages matériels et / ou corporels que votre véhicule peut occasionner à autrui. Selon la couverture souscrite, elle peut également couvrir :

²⁹ Etablie par nous-mêmes sur la base des statistiques d'ATLAS magazine 2020.

³⁰ www.guide-asurance-auto.fr véhicule et mobilité consulté le 23/05/22 à 18 :22

- Les dégâts matériels subis par votre véhicule, mais également sur l'ensemble de vos biens endommagés.
- Vos propres dommages corporels consécutifs à un accident de la circulation (hospitalisation, arrêt de travail, etc....).

2. Les formules de l'assurance automobile³¹

2.1 L'assurance dite « au tiers »

Il s'agit des garanties minimales, le véhicule lui-même n'étant pas assuré ici, sauf qu'en incendie, vol. On dit qu'il n'y a pas de garantie dommage au véhicule. C'est pour cette raison que le public qualifie cette formule « aux tiers » car l'essentiel de la garantie est bien la responsabilité civile qui couvre tous les dommages occasionnés aux tiers

Cette assurance couvre en général :

- La responsabilité civile (RC)
- La défense recours (DR)
- Incendie-vol (IV)
- Les personnes transportées (CFP)
- La protection juridique
- L'assistance

2.2 L'assurance dite « tierce collision »

Les dommages en véhicule sont pris en compte si, lors de l'accident il y a un « tiers identifié ». C'est un contrat « piège » car l'assuré risque d'oublier cette notion de tiers identifié qui signifie que s'il a un accident seul, contre un arbre, un mur ou un animal sauvage, la garantie dommage ne joue pas. Cette restriction permet de réduire la cotisation tout en garantissant quand même mieux que dans la formule « aux tiers ».

Cette formule source de litiges entre assuré et assureur avait disparu du marché de l'assurance et revient en force compte tenu de cout élevé de l'assurance automobile et du pouvoir d'achat malmené, surtout en période de crise.

Mais il appartient à l'assureur surtout aux intermédiaires de bien expliquer le déroulement de ce contrat et, surtout de bien précisé la notion de tiers identifié et la lacune qu'elle représente.

³¹ Julien Molard, BTS assurance les pédagogiques, les assurances de dommages, Séfi Edition page 39-41.

Cette formule couvre en générale les mêmes risques que couvre la formule dite « aux tiers »

- RC
- DR
- IV
- CFP
- La protection juridique
- L'assistance

2.3 L'assurance dite « tous risque »

Elle peut apparaitre comme la panacée ! Or la panacée n'existe pas en assurance. Cette formule devrait s'appeler «multirisques automobiles ». Cela serait plus exact et ne prêterait pas à confusion.

Ces formules multirisques seront de plusieurs types ce qui ajoute encore à la confusion mais on peut et on doit trouver sur le marché une formule type du genre :

- RC
- DR
- IV
- CFP
- La protection juridique
- L'assistance

Les dommages au véhicule sont pris en compte avec ou sans franchise quel que soit l'évènement qui a provoqué le sinistre.

3. Les éléments d'une opération d'assurance³²

3.1 Le risque

C'est un évènement futur, incertain et ne dépend pas exclusivement de la volonté de l'assuré, ou un évènement certain mais dont la date de survenance est inconnue

3.2 La prime ou cotisation

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie que lui est accordée. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance.

³² François Couibault, constant Eliashberg, Michel Latrasse, « grand principes de l'assurance »6^{ème} Edition, l'argus Edition, page 50-53

L'exécution d'une opération d'assurance ne doit pas mettre en jeu d'autres capitaux que ceux qui proviennent de l'encaissement des primes ou cotisations contrairement à ce que pense le public, les assureurs ne font que répartir, entre les sinistrés, l'argent provenant des cotisations.

3.3 La prestation de l'assureur

L'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque consiste à verser une prestation. il s'agit d'une manière générale d'une somme d'argent destinée :

- soit au souscripteur et assuré, par exemple en assurance incendie,
- soit un tiers, par exemple en assurance de responsabilités,
- soit au bénéficiaire, par exemple en assurance vie (en cas de décès)

3.4 La compensation

Chaque souscripteur verse sa cotisation sans savoir si c'est lui ou un autre qui en bénéficiera, mais conscient de fait que c'est grâce à ses versements et à ceux des autres souscripteurs que l'assureur pourra indemniser ceux qui auront sinistrés.

L'ensemble des personnes assurés contre un même risque et qui cotisent mutuellement pour faire face à ses conséquences constitue une mutualité.

Ainsi, l'idée de compensation au sein de la mutualité implique que tous les membres de cette mutualité soient traités sur un pied d'égalité, c'est-à-dire avec équité

4. Les acteurs d'une opération d'assurance³³

4.1 L'assuré

C'est la personne qui est exposée au risque, autrement dit, c'est la personne physique sur la tête laquelle repose le risque.

4.2 L'assureur

C'est la compagnie d'assurance qui va assurer la personne physique (l'assuré) en cas de réalisation de sinistre.

4.3 Le souscripteur

C'est le preneur d'assurance, c'est-à-dire la personne qui souscrit le contrat d'assurance. Après avoir signé les différents documents du contrat (devis, proposition, conditions générales

³³ Cours Mr TIFFOUNE « Bases techniques d'assurance »UMMTO, année 2020/2021

et particulières, questionnaires), il s'engage au versement des primes auprès de l'organisme assureur. Le souscripteur n'est pas obligatoirement l'assuré ou l'adhérent.

4.4 Le tiers bénéficiaire

De façon générale, un tiers est une personne qui n'est pas liée juridiquement ou contractuellement avec une autre personne. Ainsi, lorsque l'auteur et la victime d'un dommage n'ont pas de rapport contractuel entre eux, ils sont qualifiés de tiers.

Dans la plupart des contrats d'assurance, les assurés n'ont donc pas la qualité de tiers. Mais l'assurance de responsabilité civile automobile étant obligatoire, la jurisprudence a estimé que seul le responsable de l'accident dans lequel le véhicule assuré est impliqué ne bénéficie pas de la qualité de tiers.³⁴

Section 3 : le contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est parfait dès la signature par les parties, le souscripteur du contrat peut demander à la société la communication et rectification de toute information le concernant qui figurerait sur tout fichier à usage de la société de ses mandataires de réassurance et des organismes professionnelles. L'objectif de cette section est de définir le contrat d'assurance avec ses différents types, son contenu et ses limites.

1. Définition de contrat et types de contrat d'assurance

1.1 Définition de contrat d'assurance

Le contrat d'assurance automobile est proposée à tout prioritaire ou conducteur d'un véhicule, sous forme d'un package comprenant obligatoirement la garantie de la responsabilité civile et une ou plusieurs autres garanties facultatives comme :

- Dommages au véhicule
- Dommages aux passagers
- Défense et recours ou protection juridique.

Selon l'article 1er de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974, modifié et complété par **la loi n°88-31 du 19 juillet 1988**, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles, oblige tout prioritaire de véhicule automobile avant même de le mettre en circulation, à souscrire une assurance automobile couvrant les conséquences de sa responsabilité civile.³⁵

³⁴ <https://www.index-assurance.fr/dictionnaire/tiers>

³⁵ https://cna.dz/wp-content/uploads/2021/08/RT_Assurance_Automobile.pdf consulté le 23/05/22 à 20h22

Ainsi en cas de survenance d'un sinistre de la réalisation duquel, le véhicule assuré est impliquée (accident ou explosion)

L'assureur intervient pour réparer les conséquences des dommages matériels ou corporels causés aux tiers au sens de l'**ordonnance 74-15 modifié et complété**.

Donc en conclusion, la RC est obligatoire pour les conducteurs ou les prioritaires des véhicules automobiles.

1.2 Types de contrat d'assurance

Le contrat d'assurance automobile peut varier en fonction de nombreux critères :

1.2.1 Contrat « mono véhicule »

Garantissent le véhicule désigné au contrat. Ces contrats concernent les particuliers. Les critères pris en considération par l'assureur sont essentiellement les caractéristiques de véhicule et celle du conducteur.

Autrement dit, c'est la forme de contrat la plus répandue sur le marché. Le tarif est adapté l'usage de véhicule : usage privé ou pour rejoindre le lieu de travail, pour les déplacements professionnels simples ou des tournées quotidiennes.

Dans le cadre d'un usage sportif, comme lors des compétitions ou rallyes, le véhicule nécessite des assurances particulières.

1.2.2 Contrat « Flotte »

Garantissant un ensemble de véhicules appartenant par exemple à une entreprise. Les critères retenus par l'assureur sont essentiellement liés aux caractéristiques des véhicules puisque les conducteurs varient. Des critères subjectifs comme les relations commerciales avec l'entreprise et le poids que représente celui-ci sur le marché interviennent également.

Le contrat dite « Flotte » permet aux entreprises ou aux particuliers ayant plusieurs voitures de regrouper tous les véhicules sur un seul et même contrat, ce qui permet de diminuer les coûts de gestion facturés aux clients. Ce type de contrat permet tout moment d'inclure et de retirer des véhicules de parc automobile de l'assuré, sans nécessité de modification particulière du contrat. Chaque échéance du contrat, la compagnie remet l'assuré un « état de

parc », qui est la liste des véhicules assurés et ceux qui sont sortis du parc depuis la dernière échéance.³⁶

2. le contenu du contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est établi sur la base des indications fournis par la personne qui désire souscrire une assurance appelée souscripteur ou preneur d'assurance .il est donc essentiel qu'au moment de la souscription du contrat, le candidat à l'assurance déclare avec exactitude les circonstances qui vont permettre à l'assureur d'apprécier l'importance du risque qu'on lui demande de souscrire et de calculer le montant de la prime de référence applicable³⁷

Le contrat d'assurance contient aussi des conditions particulières qui représentent un document qui précise notamment le nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit, La situation où s'exerce la garantie, Les caractéristiques du risque et Les garanties souscrites et le montant de la ou des franchises et éventuellement les surprimes et majoration.

Le contrat s'appuie sur les déclarations de l'assuré et celles éventuellement de souscripteur, s'il s'agit d'une tierce personne .le contrat n'a d'effet qu'après sa signature par les parties et après le paiement de la première prime.³⁸

3. La souscription du contrat d'assurance

Souscrire un contrat d'assurance auto est une obligation pour tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. Cette souscription donne des droits à l'assuré, mais lui impose également des devoirs. Dans un premier temps, l'assureur fournit une fiche d'informations sur les garanties et leurs prix. Il s'agit d'un document standardisé et qui n'est donc pas personnalisé. Avant de souscrire à une police d'assurance, il est conseillé de demander un devis à un ou plusieurs assureurs qui sera adapté à votre seul profil

4. formations et la durée du contrat

4.1 La formation du contrat

La formation du contrat d'assurance automobile répond à des normes particulières, que chacune des parties doit connaître.

Pour se faire, il est nécessaire de procéder à :³⁹

³⁶ François Couibault, constant Eliashberg, Michel Latrassé, « grand principes de l'assurance » 6^{em} Edition, l'argus Edition, page 206

³⁷ Landel J.etpechinot J. « les assurances automobiles », 2^{ème} édition l'argus, 1996, paris, p.39

³⁸ MOUSSI Soulef, MOULOUD Sonia « modélisation des déterminants de la prime RC en assurance automobile » mémoire master en économie appliqué et ingénierie financier, Bejaïa 2016-2017 page 06

- L'identification de l'assuré,
- L'identification du véhicule à assurer,
- La sélection des garanties accordées (obligatoires et facultatives)
- Le producteur doit se référer au barème de référence de la valeur des véhicules mis à leur disposition par la SAA pour déterminer la valeur à prendre en considération le jour de la souscription.
- L'assuré doit déclarer tous les conducteurs du véhicule durant la période de garantie.
- Le permis de conduire du conducteur doit être valide au moment de la souscription

4.2 La durée du contrat

En assurance automobile, il est possible lors de la signature du contrat de fixer une date d'effet tout à fait différente de la date de souscription. Il est aussi permis de déterminer à cette occasion la durée du contrat.

A la souscription, l'assuré peut choisir la date d'effet du contrat, moment à partir duquel les dispositions qui y figurent entrent en vigueur. C'est donc à partir de cette date que le souscripteur sera garanti si, bien entendu, il paie sa cotisation. Sauf cas particuliers l'assureur et l'assuré, sont libre de décider de la durée du contrat. La durée du contrat est fixée par la police d'assurance elle est mentionnée dans les conditions particulières

4.3 Résiliation du contrat ⁴⁰

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, moye, 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.

³⁹ BOULAHIA Latifa « Contribution des assurances agricoles au développement rural durable en Algérie cas de la caisse régionale de mutualité agricole (CRMA) de la wilaya de Constantine » mémoire de magister, université des frères Mentouri constantine1, novembre2008, page 50

⁴⁰ Police d'assurance CAAR « assurance automobile » code de la branche 3.1.111 page 20

- 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 garantie

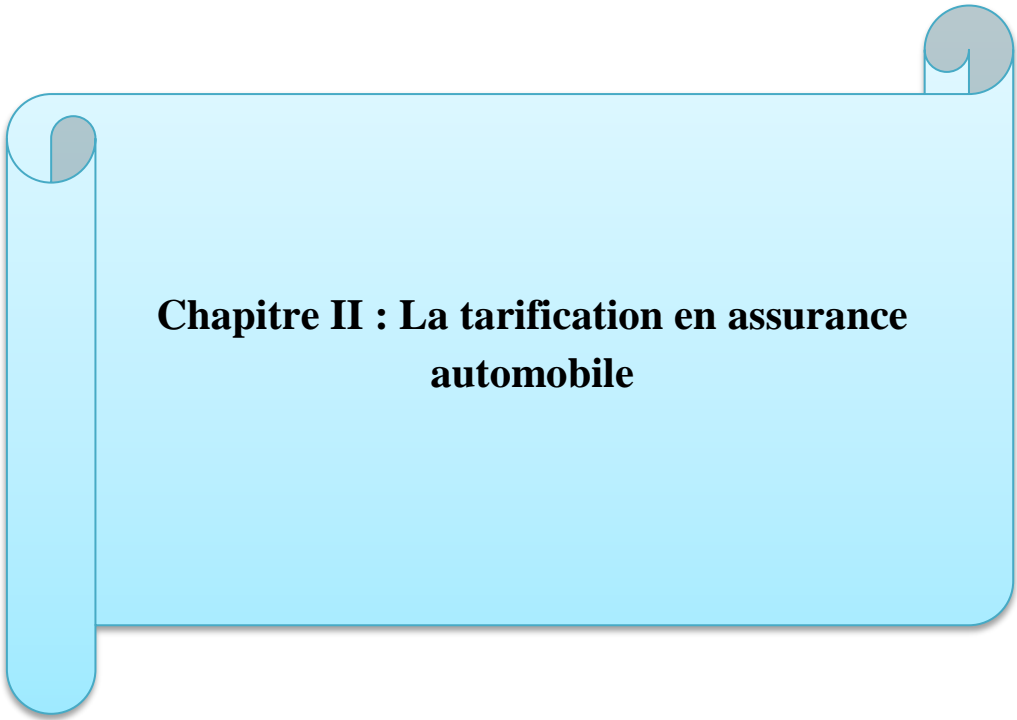
Conclusion

Le besoin de sécurité existait dès l'existence de l'être humain, ce qui a contribué à la naissance de ce qu'on appelle l'assurance, cette dernière a vécu plusieurs étapes pour arriver enfin à l'assurance d'aujourd'hui. L'assurance propose on aide en cas de réalisation d'un événement non souhaité en contre partie de la souscription d'un contrat d'assurance qui doit répondre aux conditions nécessaires, ou elle s'engage à indemniser les assurés, qui ont procédé au paiement d'une somme d'argent « prime » au préalable.

Selon la classification juridique, l'assurance regroupe deux sortes d'assurance, assurances dommages qui vise à assurer le patrimoine de l'individu.

La présence du contrat a pour objet de couvrir l'assuré contre les risques, selon les garanties souscrites et spécifiées régies par la loi, il diffère d'un pays à un autre.

La branche automobile est la branche la plus développée dans le secteur assurantiel Algérien, la plus active vu les chiffres qu'elle réalise. Elle ne cesse de s'accroître au fil des années



Chapitre II : La tarification en assurance automobile

Introduction

L'assurance automobile s'inscrit dans un cadre particulier, en effet elle joue un rôle important en lien avec la sécurité routière, elle prend une réelle part à l'incitation à la prudence, aussi qu'à la Prévention. Cela se fait à partir du montant à payer pour une prime d'assurance.

Tout le monde ne paye pas le même montant pour être couvert par son assurance automobile, et pour cause deux personnes différentes ne peuvent générer le même résultat à cause des facteurs Divers. La tarification est une opération très importante dans la mesure où elle aboutit à la Détermination d'une prime à payer.

Afin de mieux maîtriser le risque auquel l'assureur est exposé, de proposer un tarif au plus juste, il procède à une fine analyse de son risque et celle-ci repose sur la segmentation de son portefeuille d'assurés en catégories homogènes du risque. C'est-à-dire en sous-ensemble d'individus partageant des comportements similaires en termes de sinistralités.

En matière d'assurance obligatoires les tarifs et les paramètres de tarification sont fixés par l'administration de contrôle sur proposition de l'organe spécialisé en matière de tarification le BST, ainsi l'état par son rôle dans la protection des intérêts des assurés et bénéficiaires de contrats, Veille à fixer des tarifs qui soient à la portée des assurés d'une part, et garantie la solvabilité des Sociétés d'assurances en empêchant le dumping d'autre part.

Ce deuxième chapitre sera composé des trois sections suivantes :

Section 1 : les garanties d'assurances automobile et la prime

Section 2 : tarification automobile

Section 3 : le remboursement en cas de la réalisation du sinistre

Section 1 : Les garanties de l'assurance automobile et la prime

Les garanties présentes dans un contrat d'assurance auto conditionnent directement l'étendue de la couverture proposée. Quelles sont les garanties obligatoires à souscrire et celles dont il est possible de se passer ?

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. Les garanties de l'assurance automobile

Les garanties consistent à couvrir l'assuré contre les dommages matériels survenant en cours de transport terrestre des personnes transportées et qui seraient la conséquence directe d'un/ou des accidents suivants : incendie, collision de véhicule assuré. Les garanties peuvent être :

- Sois obligatoires
- Ou facultatives (non obligatoires).

1.1 Les garanties obligatoires automobiles « Responsabilité civile »

Conformément à l'article 01 de l'ordonnance 74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages : « Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule »⁴¹ De ce fait, seule la garantie « Responsabilité Civile » est obligatoire en vertu de la loi.

1.1.1 Responsabilité civile en circulation

La société garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir en raison des dommages corporels et/ou matériel causé à autrui au cours ou à l'occasion de la circulation du véhicule suite à :

- ✚ Un accident, incendie ou explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé lorsque l'emploi d'un tel véhicule est stipulé aux conditions particulières
- ✚ Un accident, incendie ou explosion causé par les accessoires et produits servant à son utilisation, ou par les objets et substances qu'il transporte.

⁴¹ L'article n°1 de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 relative obligatoire d'assurance des véhicules automobile.

- ✚ La chute de ces accessoires, produits, objets et substances.

1.1.2 Responsabilité civile hors circulation

La société garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir en raison des dommages corporels et /ou matériels causés au à autrui et résultant d'un fait prévu en cas d'accident, incendie ou explosion, causé par un véhicule ou par un appareil terrestre et en cas de chute de ses accessoire produits, objets et substances.

Toutefois, cette garantie ne couvre pas les sinistres survenant lorsque le moteur du véhicule assuré est utilisé comme source d'énergie pour effectuer des travaux de quelque nature que ce soit.

1.1.3 Garantie complémentaires « responsabilité civile »

La garantie est étendue aux dommages causés par le véhicule assuré, alors qu'il remorque, occasionnellement, un autre véhicule en panne. Cependant, se trouvant lui-même en panne et remorqué par un autre véhicule, les dégâts subis par les autres véhicules ne sont pas couverts au titre de cette garantie.

Lorsque le véhicule assuré est un véhicule à quatre roues, la garantie est étendue, à la responsabilité personnelle encourue à l'égard des tiers non transportés par les passagers, dès le moment où ils montent dans le véhicule assuré jusqu'au moment où ils en descendent.

Le tarif applicable à la garantie RC est homologué par le Ministère des Finances. Les caractéristiques techniques servant à déterminer la prime de référence sont :

- ✚ Le genre du véhicule (particulier sans remorque, remorque, deux roues...).
- ✚ L'usage socioprofessionnel (affaire, commerce, Taxi, auto-école...).
- ✚ La puissance du véhicule (en nombre de chevaux fiscaux).
- ✚ La zone géographique de circulation (Nord ou Sud).⁴²

1.2 Garantie facultative (non obligatoire)

1.2.1 Dommages avec ou sans collision « tous risque » (DASC)

En cas de collision avec un autre véhicule, de choc contre un corps fixe ou mobile, ou de renversement sans collision préalable, du véhicule assuré, sont garantis

- ✚ L'indemnisation des dommages, que cet événement aura causés au véhicule assurée ou aux accessoires ou pièce de rechanges prévus dans le catalogue du constructeur.

⁴² Condition générale, assurance automobile, visa N°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010

- ✚ Est compris dans la garantie le paiement de la réparation des dommages causés par :
hautes eaux, inondation, éboulements de rochers, chutes de pierres, glissement de terrains et grêle à l'exclusion de tout autre cataclysme.

1.2.2 Dommages –collision (DC)

En cas de collision survenant hors des garages, remises ou propriétés, occupés par l'assuré, entre le véhicule assuré et, soit un véhicule ou un animal domestique appartenant à un tiers identifié, la société garantit, à l'assuré, le paiement, jusqu'à concurrence de la somme indiquée aux conditions particulières, de la répartition des dommages que cette collision aura causée au véhicule assuré.

1.2.3 Bris de glace

La société garantit, à l'assuré, la réparation ou l'indemnisation des dommages causés au véhicule assuré, à la suite d'un bris :

- ✚ Du pare-brise
- ✚ De la lunette arrière
- ✚ De la lunette du toit ouvrant
- ✚ Des glaces latérales
- ✚ Des glaces des rétroviseurs latéraux

La garantie joue indifféremment que ledit véhicule soit en mouvement ou à l'arrêt.

- Sont exclus les dommages causés aux pavillons panoramiques ouvrants ou fixes.

Les dommages subis par les pallions panoramique.

Exemple : toits panoramique assimilés à des éléments de carrosserie sont pris en charge dans le cadre de la garantie « dommage avec ou sans collision » « tous risques » ou « dommages-collision » suivants les conditions de prise en charge relatives à chacune des garanties insérées dans les conditions particulières.

1.2.4 Vol, incendie et explosion du véhicule (V.I.V) :

Ces deux garanties sont généralement jumelées :

1.2.4.1 En cas de vol

La compagnie garantit en cas de vol ou de tentative de vol du véhicule assuré :

Chapitre II La tarification en assurance automobile

- ✚ Les dommages résultant de sa disparition ou de sa détérioration à l'exclusion des dommages indirects
- ✚ Les frais engagés par l'assuré, légitimement ou avec l'accord de la compagnie pour sa récupération

La compagnie garantit, en outre les pneumatiques ainsi les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue de la construction prévoit la livraison en même temps que celle du véhicule, s'ils sont volés dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

- ✚ Soit en même temps que le véhicule assuré
- ✚ Soit dans les garages ou remises, s'ils y ont eu effraction, escalade, usage de fausses clés, tentatives de meurtre ou violences corporelles.

1.2.4.2 En cas d'incendie et d'explosion :

Sont garantis les dommages subis par le véhicule assuré et par les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages résultent de l'un des événements suivants : incendie, combustion spontanée, chute de la foudre et explosions **à l'exclusion des dommages occasionnés par tout explosif transporté illégalement ou n'ayant pas été déclaré préalablement à l'assureur.**

1.2.5 Autre garanties d'assurances automobiles :

1.2.5.1 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.

1.2.5.2 Les garanties contractuelles ⁴³

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

⁴³Conditions générales, assurance auto, visa N°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010 page 10

Chapitre II La tarification en assurance automobile

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 (**capital * taux d'invalidité=indemnité**).

Frais de traitement :

Le remboursement des frais médicaux et pharmaceutique s'effectue dans la limite des garanties prévues aux conditions particulières ; ceux-ci comprennent :

- ✚ Les frais de médecins, de chirurgiens, de dentistes et d'auxiliaires médicaux ;
- ✚ Les frais de séjour à l'hôpital ou à la clinique.
- ✚ Les frais médicaux et pharmaceutiques.
- ✚ Les frais d'appareillage et de prothèse.
- ✚ Les frais d'ambulance.
- ✚ Les frais de garde, de jour et de nuit.
- ✚ Les frais de transport pour se rendre chez le médecin lorsqu'ils sont justifiés par l'état de la victime.

Les remboursements ainsi garantis viendront, s'il y a lieu, en complément des indemnités ou prestations de même qui pourraient être dues à l'assuré, pour les mêmes dommages par la sécurité sociale ou tout autre régime de prévoyance collective ou par contrat d'assurance antérieur au présent contrat, sans que l'assuré puisse percevoir de l'assureur un montant supérieur aux débours restant à sa charge.

1.3 Disposition spéciale relative au secours des blessés de la route :

Même si le contrat ne comporte aucune des garanties dommages éprouvés par le véhicule, la Société rembourse à l'assuré les frais réellement engagés par lui, pour le nettoyage ou la remise en état de ses effets vestimentaires, de ceux des personnes l'accompagnant et des garnitures intérieures du véhicule lorsque ces frais sont la conséquence directe de dommages résultant du transport bénévole et gratuit d'une personne blessée lors d'un accident de la route.

1.3.1 Assistance automobile :

Introduite depuis le moins 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 d'immobilisation du véhicule assuré.

Le contrat d'assurance automobile est riche en terme de nombre de garantie proposées, toutefois, certains sinistres dus à des événements exceptionnels ne sont pas pris en charge par les assureurs

2. la prime d'assurance automobile

Le paiement des primes est une obligation pour l'assuré. La prime d'assurance automobile correspond au montant réglé chaque année par le conducteur pour bénéficier des garanties de son assureur en cas de sinistre

2.1. Les composantes de la prime d'assurance ⁴⁴

La prime d'assurance payée par l'assuré se compose de différentes parties :

- ✚ **La prime pure** : c'est le montant du sinistre moyen auquel devra faire face l'assureur pour le risque. Mathématiquement, la prime pure est égale à l'espérance des pertes.
- ✚ **Le chargement de sécurité** : ce montant vient s'ajouter à la prime pure. Il autorise l'assureur de pouvoir résister à la volatilité naturelle des sinistres.
- ✚ **Le chargement pour frais de gestion** : Ces frais comportent autant les frais de gestion des sinistres que la rémunération des apporteurs (agents généraux ou courtier)
- ✚ **Les taxes** : La prime ainsi définie est une prime entièrement technique. Cette prime est modifiée selon la politique commerciale de la compagnie d'assurance.

2.2 La détermination et le calcul de la prime :

La prime pure est la somme minimale que peut demander un assureur pour ne pas, statistiquement, faire ruine de façon certaine

⁴⁴ http://www.assufrance.com/calcul_de_la_prime_d_assurance.php consulté le 31/05/22 à 20 :09

Chapitre II La tarification en assurance automobile

Les principes de calcul d'une prime d'assurance sont l'ensemble des méthodes qui permettent à une compagnie d'assurances de calculer la prime qui doit être payée par un assuré pour se voir garantir un risque .

Le calcul de la prime est basé :

- ✚ Sur des paramètres techniques.
- ✚ Sur des paramètres commerciaux.
- ✚ En incorporant les taxes. ⁴⁵

Ce calcul est en général effectué par des actuaires

2.2.1 La prime pure ⁴⁶

La prime pure d'un risque est la prime permettant à l'assureur de régler les sinistres frappent la mutualité des assurés. Elle est appelée également la prime de risque ou encore prime d'équilibre (ou même prime techniques)

Mimétiquement, la prime pure est le produit de la fréquence de risque par le coût moyen de sinistre.

$$\text{Prime pure} = \text{Fréquence} \times \text{cout moyen}$$

La fréquence est le nombre de fois de la réalisation du risque, C'est-à-dire la probabilité de survenance du risque.

Le coût moyen est le montant du sinistre durent une période donnée

2-2-2 La prime Nette :

Elle est appelée également la prime commerciale, prime nette figurant sur les tarifs des sociétés d'assurance elle est l'addition de la prime pure et des chargements

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

Les chargements remplissent toutes les commissions et tous les frais d'assurance. Il en existe deux types :

- ✚ Les chargements d'acquisition qui constitue les commissions des intermédiaires notamment.
- ✚ **Les chargements de gestion** : frais de fonctionnement de la société d'assurance, de Recouvrements des primes, de placements des actifs, et des rémunérations des apporteurs (agents généreux et courtiers).

⁴⁵Cours Mr HAMDAD « les bases techniques de l'assurance », UMMTO, 2021/2022

⁴⁶ COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, « les grands principes de l'assurance », Op.cit., page 46

Chapitre II La tarification en assurance automobile

Entre ces deux types de chargements, les chargements de sécurité qui permet à l'assureur de résister à la volatilité naturelle des sinistres peuvent être inclus dans le calcul de la prime. De ce fait, l'ensemble des coûts se retrouvent dans la prime totale, qu'est communiquée au client.

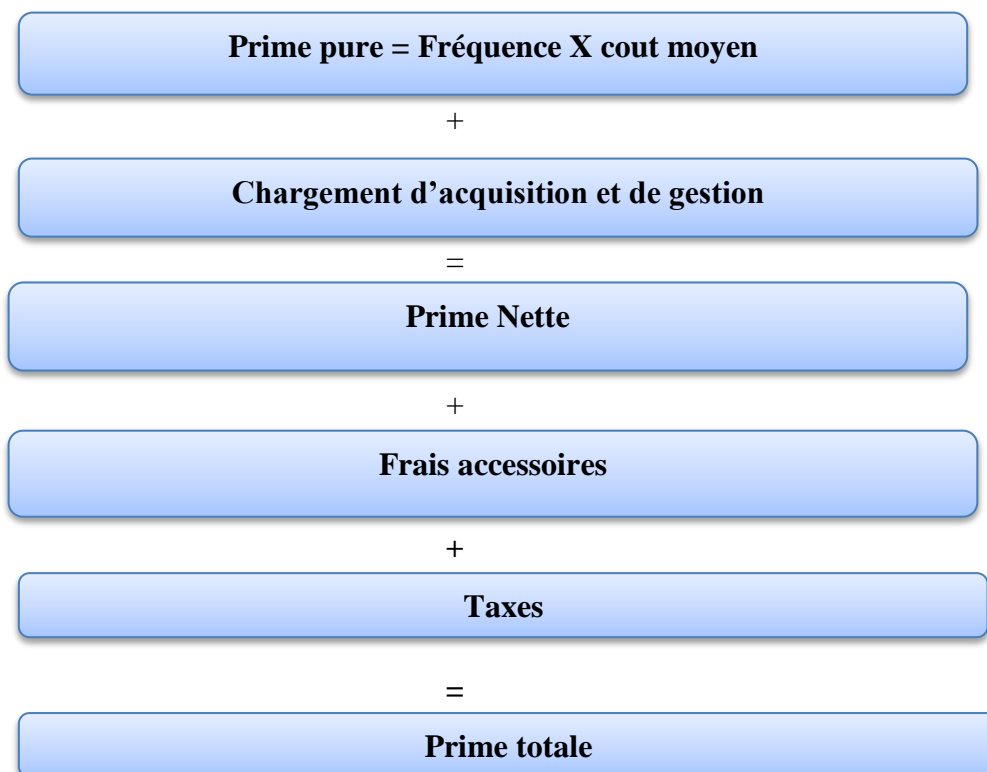
2.2.3 La Prime Totale : ⁴⁷

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

$$\text{Prime Totale} = \text{Prime Nette} + \text{Frais accessoires} + \text{Taxes}$$

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

Figure N°4 : les différentes primes d'assurances



Source : élaboré par nous-même

⁴⁷ COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, « les grands principes de l'assurance », Op.cit., page47

Section 2 : tarification de la prime

Le risque automobile est la probabilité qu'un véhicule, soit impliqué dans un accident de circulation. Cette probabilité est déterminée sur la base de la fréquence des accidents.

Ainsi la tarification est un processus instantané d'évaluation des risques où la prime doit être proportionnelle au risque encouru par les assurés.

Dans cette section, on va entamer les différents types de la tarification en assurance automobile, ainsi les différents critères pris pour tarifier le risque automobile.

1. les classifications de tarification en assurance automobile

Le tarif d'assurance automobile comprend :

- ❖ Une information à priori sur l'assuré et l'usage qu'il fera du véhicule, son lieu de garage habituel et, d'autre part, sur la voiture, son modèle, son état d'entretien, ...etc.
- ❖ Une information à posteriori sur les sinistres déclarés et sur la manière dont le conducteur se comporte (entretien du véhicule, infractions au Code de la Route), relative à la période écoulée depuis la souscription du contrat⁴⁸

1.1 La tarification à priori

La tarification a priori est le calcul des primes pour des risques nouvellement assurés, lorsque les antécédents avec le client en matière de sinistre n'existent pas.

Modélisation du tarif à priori

Ce système de classification des risques est basé sur des variables facilement observables, il consiste à utiliser une méthode de régression linéaire pour identifier les variables qui affectent de façon significative le nombre de sinistre dans le cas de la tarification individuelle.

Le modèle est de la forme suivante :

$$Y = a_0 + a_1 X_{1i} + a_2 X_{2i} + a_3 X_{3i} + a_4 X_{4i} + a_5 X_{5i} + a_6 X_{6i} + \varepsilon_i$$

Y : est la variable à expliquer, c'est le nombre de sinistre durant la période d'échantillonnage.

a_K : les paramètres du modèle à estimer (coefficient des variables explicatives)

$K = 1 \dots 8$

$I = 1 \dots n$ (le nombre d'observations)

⁴⁸ P.J. Delaporte, Les Mathématiques de l'assurance Automobile, THE ASTIN BULLETIN, VOL. VI, PART (03), Editor H. G. Verbeeck, Amsterdam, MAY 1972, p : 187

Les variables explicatives sont :

X_{1i} : la zone de circulation

X_{2i} : le sexe du conducteur

X_{3i} : la catégorie socioprofessionnelle

X_{4i} : l'âge de l'individu

X_{5i} : l'âge du véhicule

X_{6i} : puissance du véhicule

X_{7i} : l'usage du véhicule

X_{8i} : le genre du véhicule

ε_i : l'erreur du véhicule

1.2 La tarification à posteriori

Il s'agit de la correction de la tarification a priori, en prenant en compte les observations des sinistres des assurés dans le cadre des risques individuels.

1.2.1 Le modèle de Poisson ⁴⁹

Le nombre d'accidents dans lesquels un individu est impliqué durant une période donnée est une variable discontinue, qui prend des petites valeurs non négatives et entières. Il est donc logique de penser que la probabilité d'être impliqué dans un accident satisfait les conditions suivantes :

- ✚ La probabilité instantanée d'avoir un sinistre est proportionnelle à la longueur de la période considérée.
- ✚ La probabilité instantanée d'un accident est constante sur la période considérée (le risque est stable dans le temps).
- ✚ La probabilité d'avoir plus d'un accident durant une période est faible.
- ✚ Les accidents sont indépendants entre eux.

La probabilité qu'un individu soit impliqué dans k accidents durant une période donnée est égale à :

⁴⁹ Olfa N. Ghali, Un modèle de tarification optimal pour l'assurance automobile dans le cadre d'un marché réglementé : application à la Tunisie, Cahier de recherche 01-09, Décembre 2001

$$P(Y=y)=e^{-\lambda} \cdot \frac{\lambda^y}{y!}$$

λ : étant le paramètre de la loi de Poisson à estimer. Il représente la moyenne et la variance de la distribution. Pour expliquer comment une telle variable discrète dépend d'autres variables, le modèle linéaire classique se révèle inadéquat pour principalement deux (02) raisons : le nuage des observations n'a pas une forme adaptée à un ajustement linéaire (Gouriéroux, 1989), et l'hypothèse de normalité ne peut être posée, puisque la variable endogène prend un petit nombre de valeurs et ne peut pas prendre de valeurs négatives. La distribution de Poisson est traditionnellement retenue pour représenter la distribution des accidents, car elle satisfait ces hypothèses.

1.2.2 Le modèle Binomiale Négatif ⁵⁰

Utiliser une distribution Poisson pour représenter la distribution d'accidents d'un groupe d'individus suppose implicitement que les λ contiennent toute l'information pour expliquer la probabilité d'accident. Cette caractéristique est très restrictive.

Si, d'autre part, il est supposé que les λ ne contiennent pas toute l'information et que, pour un individu donné, la distribution d'accidents suit une distribution de Poisson, il est approprié de supposer que λ suit une distribution τ gamma de paramètre (λ , b).

1.3 Tarification spéciale « carte orange » ⁵¹

Dans le cadre de la circulation internationale des véhicules automobiles, l'Algérie a adhéré des 1968, à la convention inter arabe pour la circulation des véhicules automobiles sur les territoires de ces pays.

Tout résident désireux de se rendre avec son véhicule dans un pays arabe peut normalement souscrire une police d'assurance frontière dite « carte orange » .pour pouvoir souscrire un police d'assurance automobile « carte orange » l'assuré devra :

- ✚ Posséder un contrat en cours de validité de six mois ou d'un an
- ✚ La carte inter arabe ne concerne que les véhicules touristes
- ✚ La validité de la carte orange ne peut dépasser 30 jours
- ✚ La prime est calculée sur la base de 30% de la prime annuelle RC correspondante du véhicule

⁵⁰Olfa N. Ghali, Un modèle de tarification optimal pour l'assurance automobile dans le cadre d'un marché réglementé : application à la Tunisie, Cahier de recherche 01-09, Décembre 2001

⁵¹ Document remis par la CAAT

- ✚ Il est prévu en sus de la prime, des majorations portant sur le contrat de police, TVA, FSI et timbres fiscaux

2. Les critères de tarification de la prime automobile

La présente partie est consacrée à la présentation des différents critères pris en compte dans la tarification du risque automobile en matière de la garantie de la responsabilité civile. Il est à noter que ces critères sont ceux qui déterminent également la fréquence de survenance des sinistres et sont de deux types. A savoir :

- ✚ Les critères propres au véhicule assuré.
- ✚ Les critères propres au conducteur.

2.1 Les critères propres au véhicule assuré

Ces critères sont présentés comme suit :

La puissance : La tarification prend en considération la puissance du véhicule assuré puisque les statistiques ont montré que la vitesse excessive constitue la première cause des accidents corporels de la circulation.

La zone : La zone de circulation du véhicule assuré est prise en considération dans l'évaluation du risque automobile car la fréquence des accidents est plus importante dans les zones de densité urbaine importante.

L'usage : La fréquence d'accident diffère selon l'usage du véhicule, Par exemple, les conducteurs qui utilisent leur véhicule uniquement pour la promenade et les déplacements privés provoquent moins d'accidents que ceux qui l'utilisent pour les besoins professionnels.

Le genre du véhicule : La probabilité d'accident diffère selon le genre du véhicule. De ce fait, ce dernier est pris en considération dans la détermination du risque automobile.

2.2 Les critères propres au conducteur

Ces critères sont cités comme suit :

L'âge du conducteur : Les statistiques ont montré que les jeunes conducteurs sont les plus impliqués dans les accidents de la circulation. De ce fait, la détermination de la prime de la garantie RC prend en considération l'âge de l'assuré.

L'ancienneté du permis de conduire : Généralement les conducteurs dont le permis est récent provoquent plus d'accident que la moyenne des conducteurs.

Le sexe du conducteur : Généralement les femmes provoquent, en moyenne, moins d'accidents de la route que les hommes. De ce fait, dans certains pays, les femmes bénéficient d'une réduction de prime d'assurance

Les antécédents du conducteur : Le comportement antérieur du conducteur exprimé en nombre d'année sans sinistre, le nombre de sinistres au cours d'une période donnée, l'existence d'infractions sanctionnées, constitue une source d'information sur la sinistralité du risque automobile. Ce point de tarification est pris en compte dans le système bonus-malus des compagnies d'assurance.

3. Le mécanisme du coefficient de réduction / majoration

3.1 Système BONUS/MALUS

Le bonus-malus fait partie intégrante du tarif obligatoire au titre de l'assurance automobile, Cette variation résulte de l'application, sur les parts "Responsabilité Civile" et "dommages" de La cotisation, d'un coefficient de niveau plus ou moins élevé selon que le ou les conducteurs ont été responsables ou non d'accidents au cours de la ou des périodes annuelles écoulées.

Ce système consiste à accorder des réductions sur la prime responsabilité civile pour les assurés n'ayant pas fait l'objet d'accident ou non responsable d'accidents au cours de la période d'observation, et majorer la prime responsabilité civile pour les assurés dont cette responsabilité est engagée, totalement ou partiellement dans la survenance d'un sinistre, ou cours de la période d'observation⁵²

La période d'observation correspond a deux années précédant la date du renouvellement du contrat, la prime retenu pour l'application du bonus- malus est la prime fixée au tarif de référence et afférente à la garantie de la garantie responsabilité civile en matière de l'assurance automobile

3.1.1 Taux du Bonus

Le bonus-malus fait partie intégrante du tarif obligatoire au titre de l'assurance automobile. Le système bonus-malus consiste à :

- ✚ Accorder des réductions sur la prime « responsabilité civile » pour les assurés n'ayant pas fait l'objet d'accidents ou non responsable d'accidents au cours de la période d'observation

⁵² Conditions générales, assurance auto, Op.cit. p 35.

Chapitre II La tarification en assurance automobile

- ✚ majorer la prime « responsabilité civile » pour les assurés dont la responsabilité civile est engagée, totalement ou partiellement dans la survenance d'un sinistre, au cours de la période d'observation.

La période d'observation correspond à deux années précédant la date du renouvellement du contrat. La prime retenue pour l'application du bonus-malus est la prime fixée au tarif de référence et afférente à la garantie « responsabilité civile » en matière d'assurance automobile.

Le bonus-malus ne s'applique pas pour les véhicules de deux et trois roues, motocycles, tricycles, sidecars, tandems, véhicules spéciaux ainsi que les véhicules rentrant dans le cadre d'une assurance flotte. Le bonus est accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistres durant la période d'observation

Tableau N°1 : Le taux de bonus

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

Source : établir d'après un document remis par la CAAT

Les taux du bonus sont déterminés de la manière suivante :

Dans une durée inférieure à 12 mois le taux appliqué est de 0%, entre 12 et 24 mois le taux appliqué est de 25% et à partir de 24 mois le taux est de 35%.

3.1.2 Taux de malus

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 du contrat précédent. Dans ce cas le taux du 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 du contrat précédent. Dans ce cas le taux du malus appliqué est de 0% pour un seul sinistre, 50% pour deux sinistres,

Chapitre II La tarification en assurance automobile

100% pour trois sinistres et 200% pour quatre sinistres et plus pendant la période d'observation.

Les taux sont déterminés en fonction des tableaux suivant :

Tableau N°2 : Taux de malus (assuré n'ayant pas de bonus au titre du contrat précédent)

Nombre de sinistre survenus au cours de la période d'observation	Taux de malus
01 sinistre	50%
02 sinistres	100%
03 sinistres	200%

Source : établi d'après un document remis par la CAAT

Tableau N°3 : taux de malus (assuré ayant un bonus au titre du contrat précédent)

Nombre de sinistre survenus au cours de la période d'observation	Taux de malus
01 sinistre	0%
02 sinistres	50%
03 sinistres	100%
04 sinistres et plus	200%

Source : établi d'après un document remis par la CAAT

3.2 Objectifs des systèmes bonus-malus

L'instauration du système bonus-malus poursuit essentiellement trois buts :⁵³

- Responsabiliser les assurés et inciter à plus de prudence au volant, c'est un mécanisme qui permet de combattre le risque moral (c'est à dire la tendance naturelle des assurés

⁵³ Michel Denuit, Arthur Charpentier « mathématiques de l'assurance non vie tarification et provisionnement tom 2 » page 428

à prendre moins de précautions lorsqu'ils se savent couvert par une police d'assurance)

- Ajuster le montant de la prime au cours de temps afin que celui –ce reflète le risque réel que représente l'assuré
- Reprendre aux poussées consuméristes. Le système bonus-malus permet d'augmenter la prime des assurés qui mettent des sinistres à la charge de collectivité, et de diminuer d'autant des bons conducteurs

3.3 Les avantages et les inconvénients du système Bonus-Malus

3.3.1 Les avantages du système Bonus-Malus ⁵⁴

Le système Bonus-Malus joue le rôle de facteur de moralisation, puisqu'il incite les automobilistes à déclarer moins de sinistre à leurs assureurs ; alors on constate au moment de l'installation du système, la diminution du nombre de déclaration. Lorsque l'accident a des conséquences minimales, les automobilistes se mettent d'accord pour une compensation directe, qui évite à celui qui est responsable de supporter une augmentation de prime résultant de la diminution de son bonus.

L'impact économique de ces non déclarations de sinistres n'est pas négligeable, car le coût du traitement administratif d'un sinistre matériel est indépendant du montant de l'indemnisation à laquelle il donne lieu. Certains expliquent que ce souci de « préserver son bonus » peut aboutir à des délits de fuite. C'est sans doute vrai, mais ces cas restent très exceptionnels. En revanche il semble bien que ce système de bonification généralisé engendre une certaine moralisation de la conduite automobile, qui ne peut avoir qu'une influence favorable sur la fréquence des petits accrochages.

3.3.2 Les inconvénients du système Bonus-Malus ⁵⁵

C'est vrai, ce système avec la prise en compte des risques individuels permet d'avoir une prime équitable qui incite les assurés à la prudence et à conserver la charge des petits sinistres.

Mais il admet aussi des inconvénients en matière de personnalisation du risque, nous citons :

- ✚ Le système tient compte de la fréquence des sinistres, non du coût des sinistres.

⁵⁴ Jean Pierre Daniel, L'assurance automobile aujourd'hui « le modèle français et les marchés européens », Paris 2003, Edition Vuibert page 103

⁵⁵ P. Depoid, Application de la statistique aux assurances des accidents et dommages, Edition Berger levrault, Paris 1970, page 142.

Chapitre II La tarification en assurance automobile

- ✚ Et en moindre degré, l'application du système entraîne un alourdissement des tâches administratives et des frais généraux

3.4 Le développement du système bonus –malus en Algérie

Le système bonus-malus a été appliqué en Algérie pour encourager la bonne conduite au volant et pénaliser les mauvais conducteurs pour réduire le nombre d'accidents de la routes qui enregistre une très forte augmentation l'année en année

Au début de son application , le système de personnalisation du risque dénommé « bonus » a été appliquée dès le 1 janvier 1988 pour encourager les bons conducteur au cours d'une période de référence dite de surveillance , généralement une année par une réduction de la prime payer par l'assuré

Les assurés on doit à une réduction sur la prime totale comme suit :

Tableaux N°4 : Le système de personnalisation du risque bonus appliqué en 1 janvier 1988

L'année	La réduction en pourcentage
La première année	15%
La deuxième année	10%

Source : www.cna.com

Mais il s'est avéré que le bonus était insuffisant pour atteindre les objectifs visés dans le domaine de la prévention routière. A cet effet le système de pénalisation malus a fait son apparition dès le 1 janvier 1993 ce dernier exprimer à travers des surprimes mises à la charge des assurés ayant provoqués des sinistre s'applique seulement que la garantie Responsabilité Civile

Dès le 1 janvier 2001, le bonus ainsi que le malus s'appliquent uniquement que la garantie Responsabilité Civile, l'assuré doit disposer d'un livret d'assurance par lequel il peut apporter sur bonus ou son malus sil change de compagnie d'assurance pour justifier la réduction ou la majoration

Section 3 : Le remboursement en cas de réalisation d'un sinistre

Les assurances ont pour finalité la protection de l'assuré contre le dommage qu'il subit et contre les dettes dues compte tenu des dommages causés à autrui et qui engage sa responsabilité. Cette protection ne devient effective qu'avec le système d'indemnisation qui consiste à réparer toute atteinte éventuelle. Cette indemnisation peut être soit matérielle, soit corporelle.

1. L'indemnisation des dommages matériels

En cas de réalisation d'un risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme d'argent, mais il ne le fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée, soit au souscripteur soit au bénéficiaire soit à autrui⁵⁶

1.1 Etendue de la garantie

L'indemnisation étant caractéristique des assurances de dommages, il est indispensable de définir l'étendue de la garantie que l'assureur peut être amené à offrir à son client ; ceci pour éviter que l'assureur ne se trouve pas dans une situation où il garantirait l'assuré sans limite. C'est pourquoi, la garantie due par l'assureur est limitée tant par le principe indemnitaire que par la volonté des parties. Le principe indemnitaire dispose que : «L'assurance relative aux biens est un contrat d'indemnité ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre. » A la lecture, on constate que ces dispositions mettent essentiellement l'accent sur les assurances des choses. Cependant, il faut remarquer que le principe indemnitaire vise également les assurances de responsabilité L'intérêt du principe indemnitaire est que l'indemnité ne doit pas excéder la valeur du dommage causé par le sinistre. Deux considérations d'ordre public justifient l'existence et l'application du principe indemnitaire. D'abord, il faut éviter que l'assurance incite l'assuré à des sinistres volontaires et, ensuite, il faut éviter la spéculation de l'assuré souscrivant une forte assurance dans l'espoir que, indépendamment de sa volonté, le sinistre se réalise et lui procure en conséquence un enrichissement .Ce qui foncièrement est contraire au principe indemnitaire.

En ce qui concerne la limitation d'indemnité due à la volonté des parties, ces dernières peuvent convenir qu'une portion d'indemnité reste à la charge de l'assuré. Il s'agit du découvert ou de la franchise. Il y a découvert lorsque l'assuré doit conserver à sa charge

⁵⁶ COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, « les grands principes de l'assurance », Op.cit., p 46

personnelle une certaine part de dommage quelle que soit l'importance de celui-ci. C'est à dire que l'assuré doit obligatoirement rester son propre assureur pour une somme ou une quantité déterminée. Ces dispositions interdisent à l'assuré de se faire garantir par un tiers et notamment par un autre assureur pour la part de risque laissée à sa charge.

La franchise vise à laisser, elle aussi à la charge de l'assuré une part de risque, mais avec la possibilité pour ce dernier de faire garantir, pour la part de la franchise, auprès d'un autre

La franchise vise à laisser, elle aussi à la charge de l'assuré une part de risque, mais avec la possibilité pour ce dernier de faire garantir, pour la part de la franchise, auprès d'un autre assureur. De plus, ces notions se distinguent du fait que la franchise est opposable aux tiers bénéficiaire tandis que le découvert ne l'est pas.

1.2 L'évaluation de l'indemnité

Avant d'aborder l'évaluation proprement dite, examinons d'abord la portée de certaines pièces nécessaires à l'instruction du dossier sinistre et l'établissement de responsabilité. Lorsqu'il y a un accident de circulation, la loi exige qu'il soit établi un rapport par les autorités à travers un procès-verbal de constat des commissariats ou des gendarmeries ou par les experts. Le procès-verbal (PV) est un document qui rend compte des circonstances de l'accident et dont les assureurs et les juges s'inspirent ; les premiers pour l'estimation préliminaire du dommage, l'effectivité du sinistre et surtout la détermination du responsable du dommage en cause, et les seconds, pour rendre leur décision. Le PV vient corroborer les déclarations faites par la partie intéressée du sinistre auprès de l'assureur. C'est à partir du PV que l'on apprécie l'attitude des antagonistes face aux principales règles de la circulation et à l'aide du barème de responsabilité, on détermine le degré de responsabilité de chacun. L'expertise quant à elle, a pour but la détermination du coût de la réparation imputable à un accident. Elle diffère selon qu'il s'agit d'évaluer les préjudices matériels ou les préjudices corporels. En matière d'assurance automobile, les dommages matériels que peuvent subir un véhicule peuvent être soit sa destruction complète, soit sa destruction partielle. Dans le premier cas, le dommage est égal à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre (valeur vénale, valeur d'usage, ou valeur à neuf). Le véhicule est considéré comme irréparable lorsque le montant des réparations dépasse la valeur avant sinistre. L'assureur doit assurer le remplacement du véhicule entièrement détruit à concurrence de sa valeur d'assurance, qui est souvent sa valeur vénale.

Chapitre II La tarification en assurance automobile

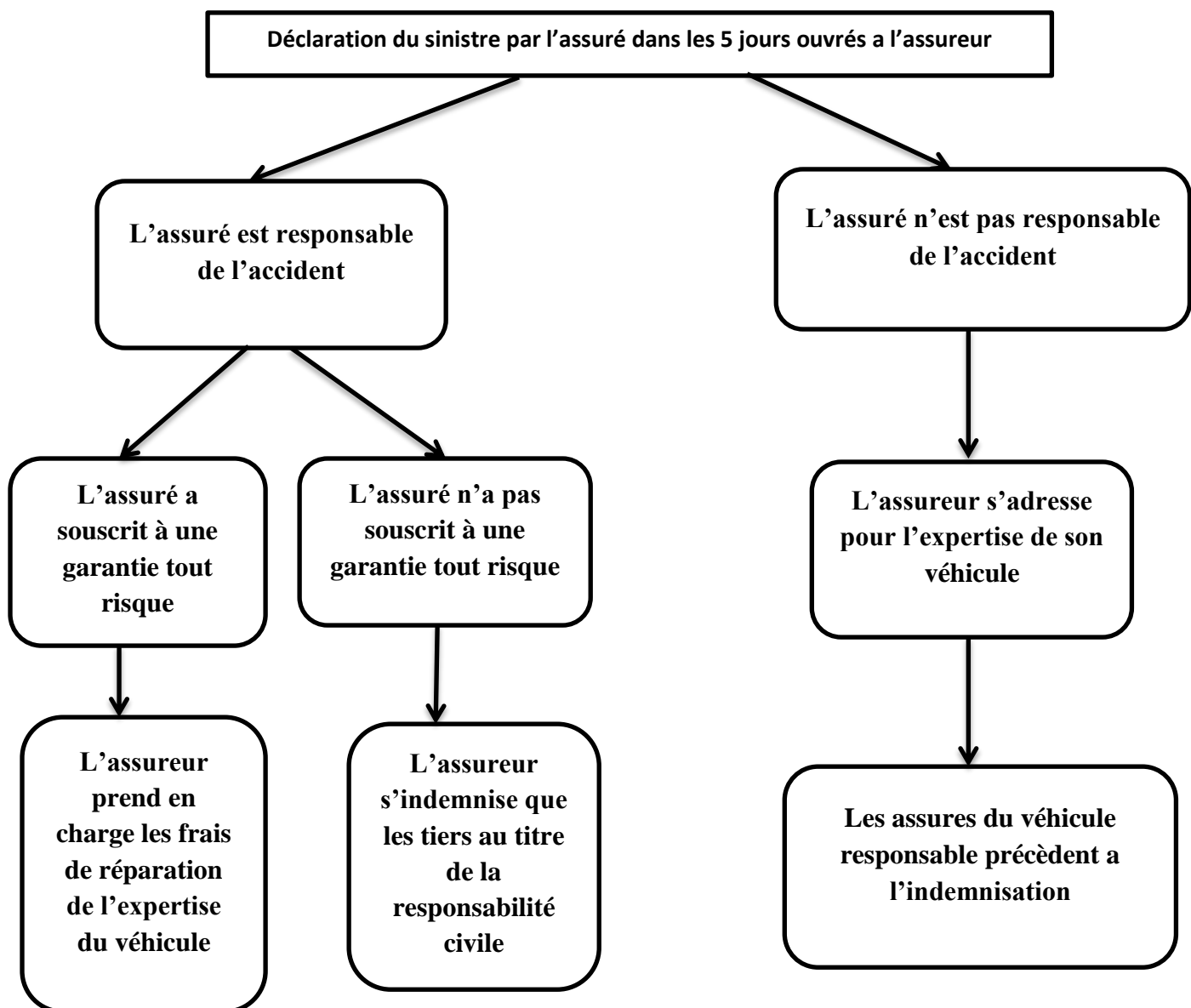
Mais, pour ce qui est du véhicule détruit partiellement à l'occasion d'un accident de circulation, l'évaluation de l'indemnité pose parfois un problème. Le montant de la remise en état peut excéder la valeur vénale du véhicule assuré. Dans ce cas, il serait équitable par respect au principe indemnitaire que les assureurs opèrent une réduction de l'indemnité pour que l'assurance ne soit une source de richesse pour le propriétaire du véhicule. Mais dans la pratique, les assureurs n'appliquent que les réductions appliquées par l'expert en automobile dans son rapport. Sur ce point, un désaccord a longtemps opposé les diverses formations de la cour de cassation.

Pour les chambres civiles, la limite de l'indemnité était la valeur de remplacement, estimée à dire d'expert tenant compte, non seulement de la valeur vénale, mais aussi de l'état du véhicule. Pour la chambre criminelle, il n'y a pas lieu de s'arrêter à la valeur de remplacement. L'indemnisation doit correspondre au remboursement intégral du coût de la remise en état nécessaire, même si celle-ci excède la valeur vénale de la chose assurée. De ces divergences, il en résulte que c'est la dernière solution qui est retenue. Mais il convient de déduire de l'indemnité la valeur dite de sauvetage ou de récupération du véhicule assuré, sous réserve que l'assuré en bénéficie. En cas de sur-assurance frauduleuse, S'il y a eu dol ou fraude de l'une des parties, l'autre partie peut demander la nullité et réclamer, en outre, des dommages et intérêts. Dans le cas où la sur-assurance n'est pas frauduleuse, S'il n'y a eu ni dol ni fraude, le contrat est valable, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés et l'assureur n'a pas droit aux primes pour l'excédent. Seules les primes échues lui restent définitivement acquises, ainsi que la prime de l'année courante quand elle est à terme échue. Mais la prime sera réduite pour l'avenir. Les cas de sur-assurance non frauduleuse sont fréquents dans la mesure où l'assuré ne fixe qu'approximativement la valeur des biens qu'il entend faire assurer, ou se trompe légitimement sur leur valeur. Il est à noter enfin qu'en cas de sous-assurance non contractuelle, c'est à dire lorsqu'il n'y a ni franchise, ni découvert, l'assureur doit recourir à la règle proportionnelle de capitaux par application de la formule suivante :

$$\text{Indemnité} = \text{dommage} \times \frac{\text{valeur déclarée}}{\text{Valeur assurable}}$$

Chapitre II La tarification en assurance automobile

Figure N°05 : indemnisation d'un préjudice matériel automobile



Source : NDIAYE .Y , évaluation de la qualité des prestations relatives à la gestion des sinistres, option master professionnel en audit et contrôle de gestion, institut supérieur de comptabilité, de banque et de finance,2011, p11

2. L'indemnisation des dommages corporels

Toute atteinte à l'intégrité physique de la personne, constitue une atteinte au droit de la personnalité le plus inviolable, à la sécurité publique et à la paix sociale. L'indemnisation des préjudices corporels s'avère ainsi indispensable. Cette indemnisation diffère selon qu'ils s'agissent de préjudices simples ou de préjudices soldés par un décès immédiat.⁵⁷

2.1 L'indemnisation des préjudices simples

Il s'agit des cas où la victime a survécu après l'accident. En la matière, on distingue les préjudices patrimoniaux des préjudices extrapatrimoniaux.

- **Les préjudices patrimoniaux**

Ces préjudices sont les plus rencontrés. L'assureur n'indemnise dans le cas d'espèce la victime que lorsqu'elle est frappée d'incapacité. L'incapacité peut être permanente ou temporaire de travail. L'incapacité permanente (**IP**) est l'état d'une personne dont les capacités professionnelles sont réduites de manière définitive par suite d'un accident ou d'une maladie, tandis qu'il y a incapacité temporaire de travail (**ITT**) lorsque, du fait de ses lésions, la victime se trouve dans l'obligation d'interrompre le travail pendant un certain temps. Qu'il s'agisse de l'incapacité permanente ou de l'incapacité temporaire de travail, le degré de l'incapacité doit être évalué par les médecins légistes, c'est à dire ayant fait d'études médicales relatives à la réparation des préjudices corporels.

L'incapacité permanente peut être soit totale (**IPT**), soit partielle (**IPP**). Elle est totale, lorsque la victime perd définitivement sa profession après le sinistre, et toute possibilité d'exercer une nouvelle activité aussi rémunératrice que la précédente après consolidation. L'IPT est par contre partielle, lorsque la victime ne peut plus tirer de son activité après sa consolidation, la même rémunération qu'avant le sinistre.

Pour les préjudices physiologiques, l'indemnité est calculée suivant l'échelle de valeur de point ; pour les préjudices économiques, ils ne donnent lieu à indemnisation que lorsque le taux d'incapacité se chiffre au moins à 50% et est calculée en fonction de la perte réelle établie et justifiée (salariés) ou en fonction de la perte de revenus établie et justifiée (personnes non salariées).

En matière d'incapacité temporaire, l'indemnisation n'est due que si cette première se prolonge au-delà de huit (08) jours. En cas de perte de revenus, l'évaluation du préjudice est

⁵⁷F, Couibault, Elisashber, M, LATRASSE : les grands principes de l'assurance, largus, Op.cit., p238

basée, pour les personnes salariées, sur les revenus nets perçus au cours des six (06) mois précédant l'accident ; pour les personnes non salariées disposant de revenus, sur la déclaration fiscale des deux (02) dernières années précédant l'accident ; et enfin pour les personnes majeures ne pouvant justifier de revenus, sur le SMIG mensuel. Pour les deux premières catégories de personnes, l'indemnité mensuelle qui leur est versée au titre de l'ITT ne saurait excéder trois (03) fois le SMIG annuel.

Tous les frais exposés par la victime suite à l'accident en vue de sa guérison sont à la charge du propriétaire et par extension de l'assureur du véhicule ayant causé l'accident. Ni le propriétaire, ni l'assureur ne peut imposer à la victime un hôpital ou une clinique sur la base de la seule considération du coût du traitement. Toutefois, les frais de traitement à rembourser ne doivent pas excéder deux fois le tarif des hôpitaux publics.

- **Les préjudices extrapatrimoniaux**

Pour ce qui est des préjudices extrapatrimoniaux, il s'agit entre autres de la souffrance physique (*pretium doloris*), le préjudice d'esthétique, le préjudice d'agrément etc.

Le *pretium doloris* est évalué par le médecin qui lui affecte l'un des qualificatifs suivants : très léger, léger, modéré, moyen, assez important etc.

Le préjudice esthétique caractérise la souffrance morale qu'entraîne le caractère visible des séquelles de l'accident. L'impact de ce préjudice varie en fonction du sexe, de l'âge, de l'état matrimonial et de la profession de la victime, de la localisation des séquelles etc.

Enfin, le préjudice d'agrément est un dommage généré par une diminution des plaisirs de la vie, causée notamment par l'impossibilité ou la difficulté de livrer certaines activités normales d'agrément (sport, danse etc.), sans qu'il y ait une incapacité permanente ou temporaire. La cour de cassation étend cette définition à la privation des agréments normaux de l'existence, car toute invalidité réelle, après la consolidation des blessures constitue une source de gêne et de désagréments plus ou moins graves dans la vie quotidienne. L'expert n'a pas à évaluer ce préjudice, mais il doit fournir au régleur des éléments lui permettant d'apprécier le bien-fondé et l'importance de ce poste de préjudice.

Ces divers préjudices peuvent aussi se solder par le décès de la victime.

2.2 L'indemnisation en cas de décès

Ce type d'indemnisation diffère selon qu'il s'agit d'un décès immédiat ou des blessures suivies de décès.

2.2.1 Le cas de décès immédiat

Lorsque la victime décède immédiatement après l'accident, les préjudices indemnisables sont les frais, le préjudice moral, et le préjudice économique.

S'agissant des frais, ils regroupent ceux exposés par la victime elle-même avant son décès, ceux exposés par les ayants-droits et les frais funéraires. Ces derniers frais ne doivent pas avoir un caractère somptuaire et doivent se limiter au montant du SMIG annuel. Il est à noter par ailleurs que ces frais sont remboursables jusqu'à la limite ci-dessus, à toute personne qui les a exposés qu'il soit.

Concernant le préjudice moral qui est la souffrance que l'on ressent à la suite de la perte d'un être cher, il suppose des liens d'affection entre la victime et le bénéficiaire de l'indemnité et non pas forcément un lien de parenté. Ce préjudice présente donc un caractère subjectif.

Enfin, pour ce qui est du préjudice économique, il est le préjudice financier que subissent, du fait du décès de la victime, les personnes qui recevaient effectivement d'elle leurs moyens d'existence et ayant avec elle des liens certains. Il s'agit donc des conjoint(s), des enfants mineurs, ses parents et même toute personne pouvant prouver que le défunt lui apportait régulièrement une aide pour des raisons purement morales.

2.2.2 Le cas de décès non immédiat

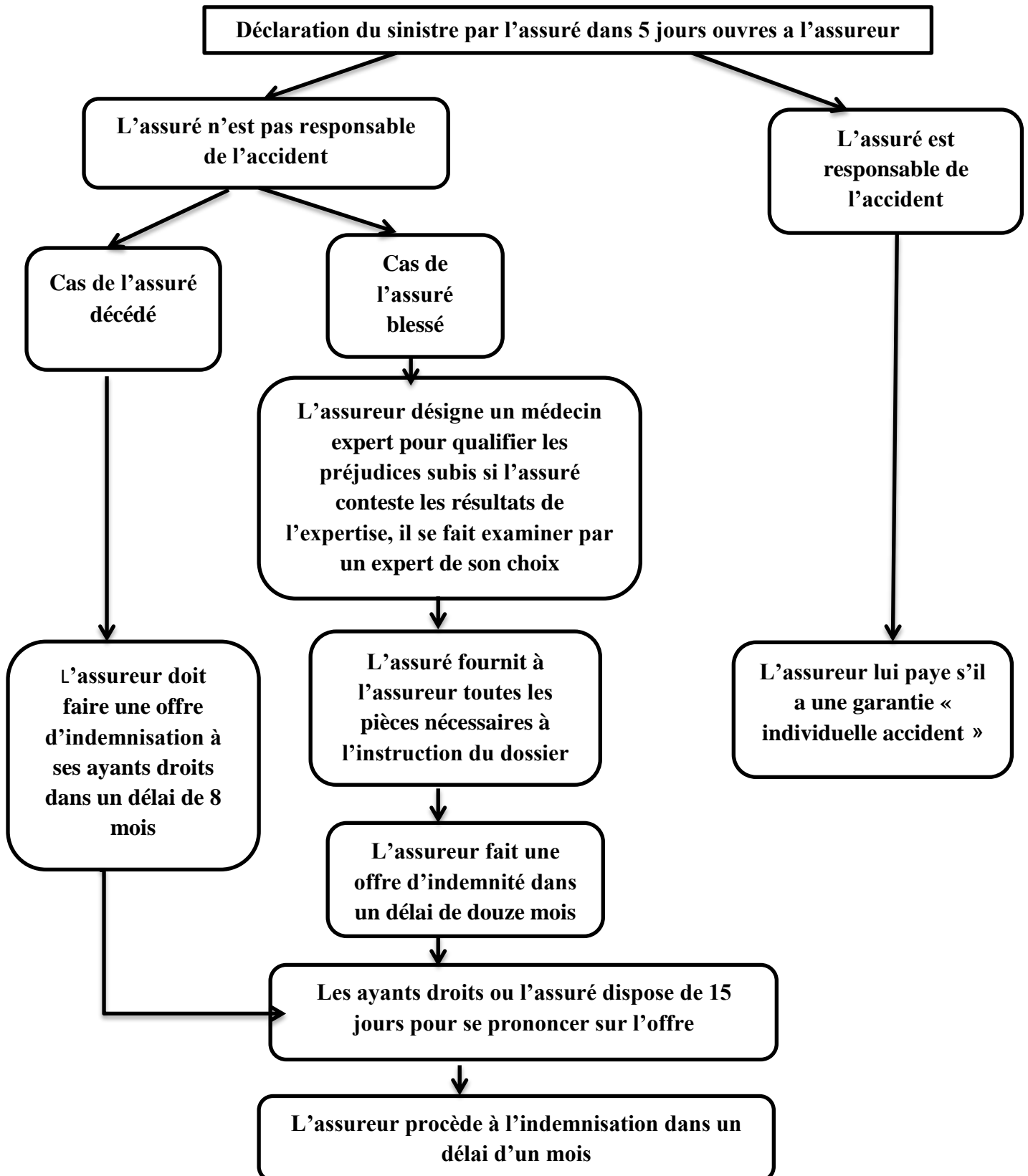
Lorsque le décès de la victime ne survient pas immédiatement après l'accident, la situation diffère selon que la victime décède avant ou après indemnisation.

Au cas où le décès serait survenu avant l'indemnisation, les héritiers du de cujus ont la faculté d'exercer l'action qu'elle laisse dans sa succession au titre de la réparation du préjudice qu'il a subi avant sa mort. Selon le cas, les héritiers peuvent poursuivre l'action judiciaire si le défunt avait déjà saisi les tribunaux ; dans le cas contraire, ils peuvent procéder par voie amiable ou judiciaire pour obtenir réparation des préjudices qu'ils ont subis. L'indemnisation doit comporter non seulement la réparation du préjudice comme dans le cas précédent, c'est à dire au cas où le décès est survenu immédiatement, mais aussi les héritiers auront droit à une indemnité de montant égal à celui qui aurait été versé à la victime si elle avait survécu.

Si par contre, le décès intervient après l'indemnisation, l'action successorale disparaît et les ayants-droits conservent néanmoins leurs actions personnelles contre l'assureur du responsable. Ces actions s'exercent indépendamment du fait que le décès survienne avant ou après l'indemnisation. Ce qui importe, c'est le lien de cause à effet entre l'accident et le décès

Chapitre II La tarification en assurance automobile

Figure N°06 : indemnisation d'un préjudice corporel automobile



Source : NDIAYE .Y , évaluation de la qualité des prestations relatives à la gestion des sinistres, option master professionnel en audit et contrôle de gestion, institut supérieur de comptabilité, de banque et de finance,2011,p 11.


Conclusion

La prime d'assurance est calculée sur une base de paramètres techniques et commerciale. Aussi que les taxes et la prime pure. Celle-ci est ce montant des sinistres attendu pour la période d'assurance étudiée.

La tarification est un processus instantané d'évaluation des risques ou la prime doit être proportionnelle au risque encouru par les assurés.

En assurance automobile on distingue deux types de tarification : une tarification a priori permettant de fixer le prix à la souscription du contrat en fonction des caractéristiques de l'assuré, et de son véhicule. L'autre tarification est celle a posteriori qui se base sur la connaissance ultérieure des antécédents en matière de sinistre, Cette dernière permet de corriger la prime a priori en employant le système bonus-malus.

Dans chaque pays il y'a une réglementation bien spécifiée pour la tarification de l'assurance automobile, mais la méthode la plus répandue est le principe de majoration-minoration de la prime automobile. Toute fois la méthode de payer comme vous conduisez prend de l'ampleur dans les pays développés, pour son efficacité mais elle n'a pas été encore développée dans les pays en voie de développement pour son besoin d'une technologie bien spécifiée.



**Chapitre III : Etude de cas au sein de la
compagnie Algérienne des assurances de
transport (CAAT)**

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Introduction

La présentation des deux chapitres précédents constituant la partie théorique de notre recherche, il doit être complétée par la partie pratique, qui se révèle très importante dans toute recherche, puisqu'elle permet de tester et de vérifier (infirmer ou confirmer) nos hypothèses déjà proposées. Ne tenterons à travers ce chapitre d'examiner les facteurs qui déterminent les critères de tarification de l'assurance automobile.

Dans ce chapitre, nous allons tenter de présenter en premier lieu, l'organisme d'accueil, ensuite les garanties commercialisées en assurance automobile, puis nous passerons à l'enquête terrain qui est l'analyses et résultats faite au sein de notre stage à la CAAT.

Section 1: Présentation de l'organisme d'accueil CAAT

1. Présentation de la CAAT

La compagnie Algérienne des Assurances- CAAT est une Entreprise publique économique, Société par action (EPE/SPA) au capital de 20.000.0000.00 DA, détenu entièrement par l'état Algérien, actionnaire unique.

La CAAT a été créé en avril 1985 pour pratiquer les assurances liées aux transports du fait de la spécialisation des compagnies d'assurance et de l'exercice du monopole de l'état sur l'activité d'assurance en Algérie.

Les réformes économiques engagées vers la fin des années 80 ont permis la levée de la spécialisation et par conséquent la transformation de la CAAT en entreprise Publique Economiques, Société par Action, agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance.

A partir du 1^{er} juillet 2011, la CAAT est devenue, de par la loi, une compagnie d'assurance « dommage toutes branche » suite à la séparation des assurances de personnes des assurances de dommages.

2. Les Activités de la CAAT

- ❖ Production : Réalisation de contrats d'assurance avec les clients
- ❖ Déclaration : Déclaration de sinistres de la part des clients
- ❖ Indemnisation : Remboursement des clients victimes de sinistres
- ❖ Réception de recours : Réception de recours de la part d'une autre compagnie d'assurance, dans le cas où le client de la CAAT a été endommagé par leur client.
- ❖ Etablissement de recours : Dépôt de recours auprès d'une autre compagnie d'assurance, dans le cas où un des clients de la CAAT a endommagé un client de la partie adverse
- ❖ Réassurance : Lors de l'établissement d'un contrat d'assurance dans le moment est important, la CAAT sollicite d'autres compagnies d'assurances (généralement les compagnies étrangères) afin de faire face à un éventuel risque
- ❖ Les produits Financiers : les titres de placement au sein des autres entreprises notamment celle de production.

3. Mission de la CAAT

La CAAT a pour mission de « soutenir la croissance économique en protégeant les entreprises et les particuliers contre les risques assurables avec la plus grande qualité de service et au meilleur tarif »

Les missions de la direction Générale sont regroupées en trois fonctions : Technique, Administration-finance, Développement.

4. Les objectifs de la CAAT

La compagnie Algérienne d'assurance et de transporta pour objet de :

- Maintenir le niveau de rentabilité en termes de résultat brut
- Garder sa position de leader sur le marché des risques industriels
- Préserver sa part de marché dans un environnement très concurrentiel
- Maîtrise de l'évolution de la structure du portefeuille
- Développement d'une politique de commercialisation orientée en vers le segment des risques industriels
- Optimiser sa politique de réassurance
- Optimiser sa politique de placement des excédents financiers
- développement des ressources humaines et matérielles
- Amélioration de la compétence professionnelle à tous les niveaux (technique et gestion)

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

5. Synthèse des activités de la CAAT 2019-2020

Unité : milliers de DA

rubrique	2019	2020	évolution
GESTION TECHNIQUE			
Primes émises	24 589 110	24 750 052	1%
Indemnisations	12 942 434	11 055 297	-15%
Provisions pour sinistre à payer	15 019 112	15 994 833	6%
Cessions en réassurance	12 254 186	12 806 426	5%
Commissions en réassurance	20 39 522	2 051 091	1%
Sinistres à la charge des réassureurs	4 936 941	3 903 017	-21%
GESTION FINANCIERE			
Placements financières	34 032 094	36 694 483	8%
Produits financiers	1 584 286	1 985 435	25%
GESTION ADMINISTRATIVE			
Frais de gestion effectifs	5 266 872	5 226 777	-1%
	1 681	1 695	1%
RESULTATS			
Marge d'assurance	8 122 884	8 213 953	1%
Résultat technique opérationnel	1 756 450	1 238 443	-29%
Résultat Net	2 532 093	2 797 829	10%
CAPACITE FINANCIERE ET SOLVABILITE			
Capital Social	20 000 000	20 000 000	0%
Capitaux Propres	25 842 167	27 444 970	6%
Marge de Solvabilité	27 953 130	30 052 841	8%

Source : document interne de la CAAT

Section 2 : les garanties commercialisées par l'Agence CAAT Tizi-Ouzou

1. Présentation de l'Agence CAAT Tizi-Ouzou

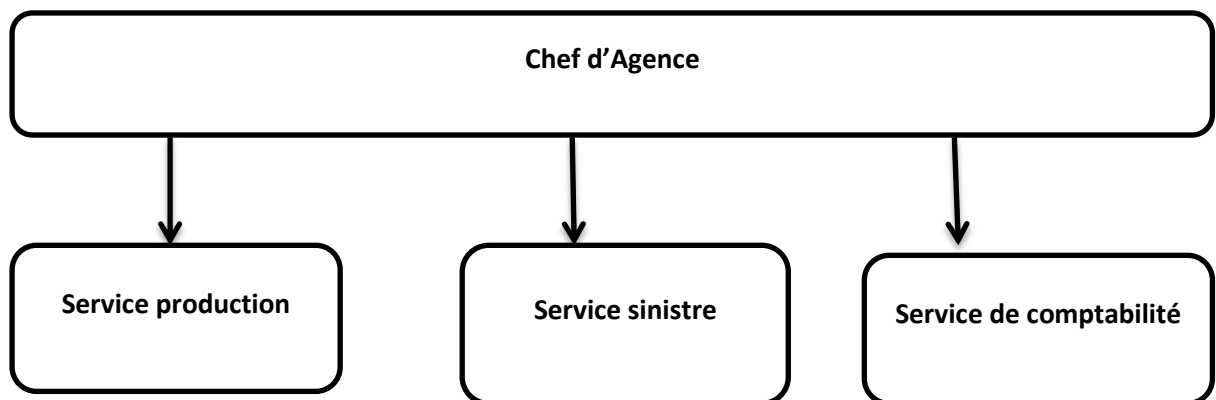
1.1 Le réseau social de l'agence CAAT –Tizi-Ouzou

L'organisme d'accueil et de réseau social est une compagnie algérienne des assurances est l'agence **CAAT, Tizi-Ouzou I, code 150**. Dont la forme juridique est une société par action (SPA), son activité principale est la réalisation des produits d'assurances, elle se situe exactement à **la Rue capitaine si Abdellah –Tizi-Ouzou**

Tel : 026.12.20.23

Fax : 026.12.13.45

Figure N° 7 organigramme de l'Agence



Source : document interne de la CAAT

1.2 Service Production

Le service production est la porte de l'agence. En effet, c'est le premier service auquel tout nouvel assuré se rend pour contracter une police d'assurance. La mission de ce service est la gestion des nouvelles affaires, le renouvellement de toutes les polices existantes. Il a comme tâches principale la gestion des portefeuilles.

1.3 Service Sinistre

On entend par sinistre la survenance d'un risque garanti par le contrat dans les conditions qui entraînent pour l'assureur, l'obligation de faire jouer sa garantie. Le service sinistre est donc considéré comme le service après-vente car, il vient à la suite du service production pour honorer les engagements pris par l'assureur, lors de la souscription

d'assurance. Ce service s'occupe de l'enregistrement de la déclaration De paiement de l'indemnité jusqu'à la clôture de dossier

1.4 Service Comptabilité

Le service comptabilité est chargé de l'encaissement de l'ensemble des recettes provenant du service production et de paiement de l'ensemble des dépenses. Ces dépenses peuvent être des dépenses de fonctionnements quotidiens ou alors des dépenses de règlement des sinistres. C'est pour cette raison que le comptable gère au quotidien la trésorerie.

2. Les garanties commercialisées par la CAAT en Assurance Automobile

Ce sont les garanties suivantes ⁵⁸:

2.1 La responsabilité civile (RC)

2.1.1 Les critères de tarification de la responsabilité civile (RC)

Le calcul de la prime d'assurance automobile s'opère par le moyen de logiciels informatique.

Toutefois, il est possible que le Producteur soit confronté à une situation où il sera contraint de procéder au calcul de la prime à l'aide du support physique « tarif automobile ». Ce document, visé par le Ministère des Finances, doit servir de base de tarification. Pour le calcul de la prime de la garantie « Responsabilité Civile » le code tarif est constitué de :

- Code Genre du véhicule.
- Zone de circulation.
- Usage du véhicule.
- Puissance Fiscale du véhicule.

1) Le code genre du véhicule

Les automobilistes peuvent être classées selon divers critères pour des raisons règlementaires ou un but descriptif : La taille, le poids, le type d'usage, la forme de leur carrosserie, le type de carburant, la motorisation, le types de transmission, l'autonomie, leur niveau d'équipement, leur niveau de normes d'émission, leur niveau de personnalisation ou de transformation.

La classification légale permet assez simplement de définir une voiture à partir d'un seuil qui permet de distinguer une voiture d'un poids lourd ou une voiture quadricycle, mais elle prend

⁵⁸ Document remis par la CAAT

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

aussi en compte l'usage tel que le nombre de personnes transportées ou la quantité de biens transportables.

Evidemment, chaque modèles/ types d'automobile procède une appellation commerciale particulière pour le distinguer des autres.

Les appellations qui correspondent à une description usuelle plus que réglementaire ils sont moins normées et varient plus facilement, notamment pour des considérations commerciales.

2) La zone de circulation

Ce critère a pour but de permettre la modulation de la tarification en fonction de l'intensité de trafic routière et de la fréquence des accidents constaté dans une zone donnée.

La zone géographique de circulation se détermine en fonction du domicile de l'assuré et du garage habituel du véhicule. Toutefois, en cas de divergence dans la détermination de la zone, il sera fait application du tarif de la zone la plus élevée.

Le territoire Algérien est divisé en deux zones de circulation qui se présente comme suit

Zone I : Nord

Zone II : Sud

La fréquence des accidents est élevée pour les véhicules de la zone I parce qu'ils sont dans les grandes villes que les véhicules de la zone II. C'est pourquoi la prime d'assurance est plus chère dans la zone I à que la zone II.

ZONE I : NORD

Tableau N°5 : Le tarif de « zone I – nord » applicable aux wilayas indiqué

Code	Libelle de la wilaya	Code	Libelle de la wilaya
02	CHELEF	04	Oum EL BOUAGHI
05	BATNA	06	Bejaia
09	BLIDA	10	Bouira
12	TBESSA	13	Tlemcen
14	TIARET	15	Tizi-Ouzou
16	ALGER	17	Djelfa

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

18	JIJEL	19	Sétif
20	SAIDA	21	Skikda
22	SIDI BEL ABBASE	23	Annaba
24	GUELMA	25	CONSONTINE
26	MEDEA	27	Mostaganem
28	M'SILA	29	Mascara
31	ORAN	34	BORDJ BOU ARRIRIDJ
35	BOUMERDES	36	EI ATTAF
38	TISSEMSILT	40	KHENCHELA
41	SOUQK AHRAS	42	TIPAZA
43	MILA	44	AIN DEFLA
46	AIN TIMOUCHENT	48	RELYZAN

Source : document interne de la CAAT

ZONE II : SUD

Tableau N°6 : Le tarif de « zone II- SUD » applicable aux wilayas indiqué

CODE	Libelle de la wilaya	Code	Libelle de la wilaya
01	ADRAR	03	LAGOUAT
07	BISKRA	08	BACHAR
11	TAMANRASSET	30	OUARGLA
32	EL BAYEDH	33	ILLIZI
37	TINDOUF	39	EL OUED
45	NAAMA	47	GHARDAIA

Source : document interne de la CAAT

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

3) Usage de véhicule

En assurance automobile, l'usage correspond à la pratique habituelle d'utilisation de véhicule assuré. Pour calculer le montant de la prime d'un contrat d'assurance automobile, les compagnies d'assurance se basent également sur l'usage fait du véhicule à couvrir. Les critères principaux sont les suivantes :

- Lieu de stationnement (garage, jardin fermé, voie publique...)
- Kilométrage annuel
- Trajet réalisés (travail, privé, tournée...)
- Fréquence d'utilisation
- Le prêt de véhicule.

Tableau N°7 : usage de véhicule

CODE	DESIGNATION
0	AFFAIRE
1	FONCTIONNAIRE
2	COMMERCE
3	AUTO-ECOLE –TAXI –LOCATION
4	COMMERCE-BIS
5	TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES(TPM)
6	TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS(TPV)
7	VEHICULE SPECIAUX

Source : document interne de la CAAT

4) La puissance fiscale du véhicule

La puissance fiscale d'un véhicule, c'est la puissance de son moteur. Elle peut également être désignée par les termes de puissance administrative ou de chevaux fiscaux, abrégé CV.

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Le cheval fiscal d'un véhicule fait partis des critères prise en compte pour déterminer le tarif d'une assurance automobile. Plus un véhicule compte de chevaux fiscaux, plus il est puissant et roule vite ce qui peut renforcer le risque d'accident de la route. Par conséquent, la puissance fiscale peut faire varier la prime d'assurance automobile à la hausse.

Un véhicule peut subir des dommages à l'arrêt et peut même en causer (moteur, batterie grille...), il doit donc être assuré.

On emploie également le terme de puissance fiscale. En Algérie et au différents pays du monde, l'assurance est obligatoire dès lors que vous possédez un véhicule terrestre à moteur, qu'il roule ou non.

Depuis 1998 la puissance fiscale est prise en compte par l'état, qui a mis en place une formule arbitraire faisant apparaitre la relation entre la puissance mécanique du moteur et les émissions polluantes.

Tableau N°8 : code de puissance des véhicules

Code puissance	désignation	Code puissance	désignation
0	2 cv	5	15 à 23 cv
1	3 à 4 cv	6	24 cv et plus
2	5 à 6 cv	7	50 CM3
3	7 à 10 cv	8	125 CM3
4	11 à 14 cv	9	175 CM3

Source : document interne de la CAAT

Code puissance	Désignation	Code de puissance	Désignation
0	2 cv	3	5 cv
1	3 cv	4	6 cv
2	4 cv	5	7 cv

Source : document interne de la CAAT

2.2 Dommages avec ou sans collision (DASC) ou (tous risques)

En cas de collision avec un autre véhicule, de choc contre un corps fixe ou mobile, ou de renversement sans collision préalable du véhicule assuré, l'assureur garantit :

- Le paiement de la réparation des dommages que cet événement aura causé au véhicule assuré, ou aux accessoires ou pièces de rechange prévues dans le catalogue du constructeur;
- Sont compris dans cette garantie, les dommages causés par les hautes eaux, inondations, éboulements de rochers, chutes de pierres, glissements de terrains et grêles, à l'exclusion de tout autre cataclysme. Généralement, cette garantie n'est accordée que pour les véhicules de moins de dix ans d'âge. Le taux de prime applicable à cette garantie est : 5 % de la valeur du véhicule. En Algérie, ainsi qu'à la CAAT, les garanties BDG et DR sont incluses dans le tarif pour les véhicules assurés en « Tous risques »
- **Limite du dommage sans ou avec collision**

Toutefois cette garantie n'est accordée que pour les véhicules de moins de quinze (15) ans d'âge. Les garanties « Bris de glaces » et « défense et recours » sont incluses dans le tarif pour les véhicules assurés en « TOUS RISQUES LIMITEE ». Cette garantie est limitée à la CAAT aux valeurs suivantes : 500 000, 300 000, 200 000 DA

La garantie tout risque (TR) = la valeur de véhicule X5%

2.3 Vol et Incendie du Véhicule « V.I.V »

L'assureur garantit l'assuré en cas de vol ou tentative de vol du véhicule assuré, à l'exclusion de l'abus de confiance :

- Les dommages résultant de sa disparition ou de sa détérioration, à l'exclusion des dommages indirects.
- Les frais engagés par l'assuré, légitimement ou avec l'accord de la société, pour sa récupération.
- Les pneumatiques, les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que celle du véhicule. A la CAAT, le taux de prime applicable à cette garantie est : 1% à appliquer sur la valeur du véhicule

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Le poste radio cassette, autres équipements sonores ou multimédia peuvent être assurés moyennant une prime additionnelle. Toutefois, la limite de couverture ne pourra en aucun cas dépasser 30 000 DA.

La garantie vol et incendie (VIV)=la valeur assuré X1%

2.4 Défense et Recours « DR »

L'assureur garantit la défense des intérêts civils de l'assuré devant les juridictions compétentes lorsque sa responsabilité civile est mise en cause du fait de l'utilisation du véhicule assuré. La prime est fixe de 300,00 DA pour les véhicules à plein tarif et de 200,00 DA avec réduction.

2.5 Bris de Glaces « BDG »

L'assureur garantit l'assuré contre les dommages causés au pare-brise, 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 à l'arrêt. A la CAAT, le taux de prime applicable à cette garantie est : 1,50% à appliquer sur la valeur des véhicules légers et 1,70% pour les TPV et TPM. Une franchise fixe de 2 500DA est imposée pour chaque sinistre.

2.6 Dommages Collision « DC »

L'assureur prend en charge les dommages causés aux véhicules assurés en cas de collision survenant hors des garages, remises ou propriétés, occupés par l'assuré, entre le véhicule assuré et, soit un piéton identifié, soit un véhicule ou un animal domestique appartenant à un tiers identifié. L'assureur garantit le paiement, à l'assuré, d'une indemnité à concurrence des montants indiqués au contrat d'assurance.

2.7 Les personnes transportés assurés « PTA »

En cas d'accident couvert, l'assureur garantit aux personnes transportées, suivant les conditions déterminées par les conditions générales du contrat d'assurance automobile, le paiement d'une indemnité fixée aux conditions particulières.

A la CAAT, le montant de l'indemnité est le suivant :

La garantie personne transporté assuré(PTA) = Prime par place X Nombre de place sur carte grise

Prime par place est fixé à un montant de 30,5 DA

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

La garantie PTA = 30,5 DA X Nombre de place sur carte grise

2.8 Assistance aux véhicules

Conformément à l'article 02 de la loi 06-04 du 20 février 2006, modifiant et complétant l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, la prestation peut être servie en nature. Ainsi, la CAAT a débuté la commercialisation de ce nouveau produit en 2007.

➤ **Dépannage/ remorquage en cas de panne ou d'accident**

En cas de panne ou d'accident, la société prend en charge, par l'intermédiaire de l'assureur et à concurrence des sommes stipulées aux conditions particulières, le dépannage et/ou le remorquage jusqu'au garage le plus proche du lieu d'immobilisation du véhicule assuré, l'assuré s'il le souhaite, pourra faire remorquer son véhicule au garage de son choix il prendra à ses frais, dans ce cas, la différence des coûts occasionnés par ce choix.

La compagnie CAAT, limite la garantie assistance dépannage en deux options

3. La première option : A un montant de 2 000,00 DA à une distance de cents (100) km, au-delà de 100 km est en charge de client
4. La deuxième option : A un montant de 5 000,00 DA à une distance illimitée.

Section 3 : Cas de tarification d'un contrat d'assurance automobile

Comme nous avons présenté la police d'assurance Automobile dans le premier chapitre, nous présentons dans cette section, la tarification des différentes polices d'assurance et les conditions et modalités de souscription au niveau de l'agence CAAT

1. Souscription d'un contrat d'assurance automobile

Pour souscrire un contrat, il suffit de s'adresser à l'Agence d'assurance, lors de la souscription, l'assuré répond à une série de questions préalablement établie et ne peut être considérée comme étant une fausse déclaration ou dissimulation dans le cas d'un individu en référence à la jurisprudence qui stipule « qu'il ne peut faire grief à l'assuré, surtout s'il s'agit d'un particulier, de n'avoir pas déclaré une caractéristique du risque qui ne faisait pas l'objet d'une demande dans le questionnaire . Ainsi, l'assureur sollicité doit remettre une proposition d'assurance, elle comprend :

-Une fiche d'information sur les prix et les garanties.

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

-Un exemplaire du projet de contrat et de ses annexes ou une notice d'information détaillée. Les documents doivent être claires et rédigés en caractères apparents, ils vous renseignent très précisément sur :

- La date d'effet et d'échéance du contrat
- Les limites de garanties (par une liste des risques non couverts, par exemple)
- La loi et les instances compétentes en cas de litiges
- Le déclenchement de la garantie pour les contrats de responsabilité (déclenchement par le fait dommageable ou par réclamation).

2-Étude de cas pratique : calcul des polices d'assurance dans un contrat d'assurance (annex 1 ,2)

Assuré A

Selon le cas traité nous avons les informations suivantes :

- L'assuré : A
- Marque de véhicule : kia
- Adresse : DBK
- Date effet : 11/06/2022
- Date d'échéance : 10/06/2023
- Immatriculation : 05182-115-15
- Puissance : 5 à 6 CV

Garantie

Garantie Risque obligatoire :

- Responsabilité civile
- Défense et recours

Risque non obligatoire :

- Bris glaces
- Personne transportée
- Tous risques
- Vol et incendies
- Assistance véhicule

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

<p>Contrat d'assurance</p> <p>Direction régionale : 2 succursales ALGER</p> <p>Agence : TIZI-OUZOU II (150)</p> <p>Code : 150</p> <p>Adresse : Rue capitaine si Abdellah centre-ville T-O</p> <p>Date d'effet : 11/06/2022</p> <p>Date d'expiration : 10/06/2023</p> <p>Date de souscription : 08/06/22</p> <p>Durée : 364 jours</p>	<p>souscripteur</p> <p>Nom et prénom : Assuré « A »</p> <p>Raison sociale :</p> <p>Né(e) le : 05/03/1977</p> <p>Sexe : Homme</p> <p>N.de tél : 00</p>	
<p>Assuré</p> <p>Nom et prénom : Assuré « A »</p> <p>Raison sociale :</p> <p>Code client : 150001843/0</p> <p>Profession :</p> <p>Adresse : DBK</p> <p>N. de Tél : 00</p> <p>E-mail :</p>	<p>Conducteur</p> <p>Conducteur : « A »</p> <p>Né(e) le : 05/03/1977</p> <p>Adresse : DBK</p>	
<p>Permis de conduire</p> <p>Permis de conduire N° : 15/02/XXX Catégorie : B Délivré le : 09/01/2000</p>		
<p>Véhicule assuré</p> <p>Marque : kia</p> <p>Genre : 00</p> <p>Usage : 00</p> <p>Energie : 02</p>	<p>N. châssis :</p> <p>Imma : 05182-XXX-XX</p> <p>Date MEC : 2015</p> <p>PTC/CU : 0</p> <p>Nombre de place : 5</p>	<p>Remorque</p> <p>N° châssis :</p> <p>N° Imma :</p> <p>Date MEC:</p> <p>PTC/ CU:</p>

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Puissance :5 à6 cv Type : PICANTO Zone : 01	Valeur à neuf : 1 340 000.00 Valeur vénale : 1 300 000.00 Valeur Auto Radio : 30.000.00	Type:					
Garanties et limites de couverture							
Garantie	Capital assuré	Franchise	Prime nette	Garantie	Capital assuré	Franchise	Prime nette
VASS	Mnt-dommage		2000.00	VDC	1300.000.00	2.5%	0.00
VBDG	Mnt-dommage		500.00				
VDR	Mnt -honoraire		300.00				
VPT	20.000.00		152.50				
VRC	Mnt-Dommages		2054.40				
VTR	1300.000.00	2.5%	32500.00				
VVA	V. autoradio	2.5%	750.00				
VVI	1300.000.00	2.5%	6500.00				
Réduction/Majoration Bonus/ Malus : 0,00 Maj. âge : 0,00 Maj. permis : 0,00 Maj. Mat info : 0,00 Maj. turbo : 0,00				Décompte de la prime à payé Prime nette : 44.756,90 Accessoires : 200.00 TVA : 8.541,81 FGA : 67.63 DTD : 40,00 Timbre fiscale : 1 717,71 Taxe env. : 0.00 Prime totale : 55.324,05			

Source : établie par nous-même à partir des données de la CAAT

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Après la souscription de contrat d'assurance de l'assuré « A » bénéficiaire d'une réduction de 50% au niveau de l'agence CAAT 150 Tizi-Ouzou, on passe aux calculs des polices d'assurance et de différentes primes établies sur le contrat.

1-La garantie responsabilité civile (RC)

La RC est calculée à la base de logiciel de la CAAT est égale à **2 054,40 DA**.

2-Les garanties Bris de glace (BDG), défense et recours (DR)

La garantie bris de glace est fixée de **500.00 DA**

La garantie défense et recours est fixé de **300.00 DA** pour les véhicules à plein tarif

3-La garantie personne transporté (PTA)

$PTA = 30,5 \text{ DA} \times \text{Nombre de personnes transportée assurés}$

$PTA = 30,5 \text{ DA} \times 5 \text{ personnes}$

PTA = 152,5 DA (Tout tarif 100%)

4-La garantie Tout risque (TR)

$TR = V. \text{ vénale de véhicule} \times 5\%$

$TR = 1\,300.000.00 \text{ DA} \times 5\%$

$TR = 65.000.00 \text{ DA (Tout tarif 100\%)}$

$TR = 65.000.00 \text{ DA} \times 50\% \text{ de réduction}$

$TR = 32.500.00 \text{ DA (Avec réduction)}$

$TR = 65.000.00 \text{ DA} - 32.500.00 \text{ DA}$

$TR = 32.500.00 \text{ DA (A réglé)}$

5-La garantie V-autoradio (VA)

$VA = 30\,000,00 \text{ DA} \times 5\%$

$VA = 1\,500,00 \text{ DA (Tout tarif 100\%)}$

$VA = 1\,500,00 \text{ DA} \times 50\% \text{ (Avec réduction)}$

$VA = 750.00 \text{ DA}$

$VA = 1\,500,00 \text{ DA} - 750.00 \text{ DA}$

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

VA = 750.00 DA (A réglé)

6- La garantie vol et incendie (VI)

VI = La valeur assuré X 1%

VI = 1 300.000.00 DA X 1%

VI = 1.300.000 DA (Tout tarif 100%)

VI = 1.300.000 DA X 50%

VI = 6.500.00 DA (Avec réduction)

VI = 1.300.000DA- 6.500.00DA

VI = 6.500.00 DA (A réglé)

7-La garantie assistance véhicule (AV)

La garantie assistance dépannage est fixée à un montant de 2 000,00 DA à une distance de 100 km, au-delà de 100 km est en charge de client.

Dans le cas où le client bénéficiera d'une réduction sur les garanties souscrites dans le contrat d'assurance la garantie assistance dépannage est en charge de client à tout tarif.

VASS = 2 000,00 DA (Tout tarif)

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

**Tableaux N°9 : Les primes nettes et les primes après réduction selon les garanties,
Assuré « A »**

Garantie	Prime nette	Prime nette après réduction de 50%
RC	2054.40	2054.40
BG	500.00	500.00
DR	300.00	300.00
PTA	152.50	152.50
TR	65 000.00	32 500.00
VI	1 300.000	6 500.00
V.AUTORADIO	1500.00	750.00
Assistance dépannage	2000.00	2000.00
∑ des garanties	84506,9	44756,9

Source : établie par nous-même à partir des données de la CAAT

D'après le cas traité de l'assuré « A » et le tableau de tarification qui retrace les différentes polices d'assurance automobile, on observe que le souscripteur de contrat tout risque bénéficiera de garantie bris de glaces de 500.00DA et défense et recours à 300.00 DA ,tel que la garantie responsabilité civile est à plein tarif à un montant de 2 054,40 DA, avec les garanties VI, VA à 50% de réduction.

La tarification des différentes garanties d'un contrat d'assurance a pour objet de calculé les primes d'assurance (prime nette, prime totale) et le montant à verser par l'assuré « A » au pré de l'agence CAAT

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

8 -Prime nette

Prime Nette = La somme des garanties

Prime nette = VRC + VTR + VVA + VVI + VBDG + VDR + VPT +VASS

Prime nette = 2 054,40 DA + 32500.00 DA + 750.00 DA + 6500.00 DA + 500.00 DA
+ 300.00 DA + 152.50DA+2000.00 DA

Prime nette = 44756,90 DA

9- Prime totale

Prime totale = Prime nette + Accessoires + Taxes (TVA, FGA, DTD, TF)

*Prime nette = 44756.90 DA

*Accessoire = coût de police = 200.00 DA

*TVA = (prime nette + accessoires) 19%

TVA = (44756,90 DA + 200,00 DA) 19%

TVA = 8 541,81 DA

*FGA = RC X 3%

FGA = 2 054,40 DA X 3%

FGA = 61,63 DA

*DTD = 40.00 DA

*Timbre fiscale = 1 717.71DA

Prime totale = 44756.90DA + 200,00 DA + 8541.81DA + 61,63 DA + 40,00 DA + 1 717.71
DA

Prime totale = 55 324.05 DA (A réglé)

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Tableau N°10 : Calcule de la prime totale (annex 1)

Prime nette :	44 756,90
Accessoire :	200.00
Prime total (1)	44 956.90
TVA19%	8 541,81
FGA	67.63
DTD	40.00
Timbre fiscale	1 717,71
Taxe env.	00
Prime total	55 324.05

Source : Etablie par nous-mêmes à partir des données de la CAAT

On observe seulement que les primes varient en fonction du nombre de garanties souscrites dans le contrat d'assurance, plus l'assuré choisit une garantie solide et complète, plus la prime sera élevée et plus elle couvrira de risques. Ce dernier représente le coût total des contrats d'assurance à un an ou temporairement inférieur à un an (mensuel, trimestriel)

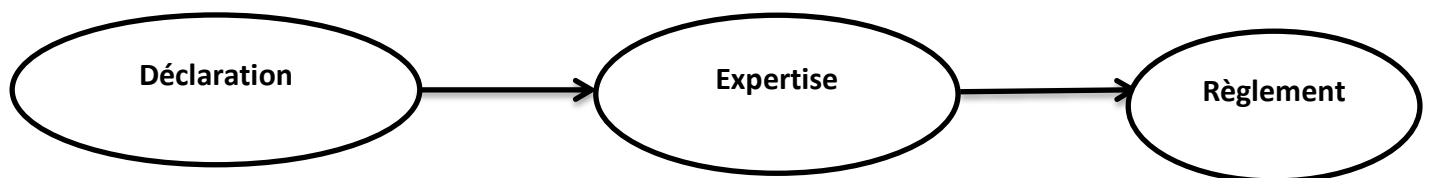
La prime d'assurance automobile permet d'indemniser et rémunéré l'assureur en cas de survenance d'un sinistre matériel

2. La gestion et règlement des sinistres matériel dans un contrat d'assurance automobile

L'indemnité est la compensation financière destinée à réparer un dommage. Le règlement de sinistres automobiles désigne l'indemnisation des assurés par les assureurs. En d'autres termes, l'indemnisation constitue la somme des sinistres réglés et ceux qui restent à régler, aussi bien sur le plan matériel ou corporel. En effet, pour bien traité le dossier sinistre, le paiement diligent devrait constituer le moyen pour inculquer le réflexe à s'assurer au sein de la population car chacun de nous connaît au moins quelqu'un qui a été victime d'un accident de la circulation.

Dans cette analyse le rapport sinistres/primes, nous permettra de ressortir le poids des primes par rapport aux sinistres, les ressources des assureurs viennent en grande partie des primes versées par les assurés. Le préjudice se soit matériels ouvre droit à une indemnisation par trois étapes principales :

- La déclaration, L'étude de dossier et l'expertise, Le règlement



2.1 La gestion d'un sinistre matériel

L'indemnisation des dommages matériels en cas d'accident de la circulation n'est pas automatique. Elle dépend des garanties souscrites par l'assuré dans son contrat, de la nature de l'accident et de la faute commise par son auteur, l'évaluation du préjudice est estimée par un aspect après examen du véhicule.

Il existe certaine obligation pour la réalisation d'un sinistre matériel à savoir, la charge de l'assuré est notamment.

2.2 La déclaration des sinistres et l'ouverture des dossiers (annex 3)

La déclaration d'accident est un acte par lequel l'assuré informe son assureur de la survenance d'un sinistre susceptible de mettre en jeu l'une des garanties prévues par le contrat d'assurance.

Elle consiste à remplir soigneusement, sans surcharge ni ratures, le pré imprimé prévu à cet effet par l'assureur le constat amiable d'accident, appelé communément la déclaration d'accident.

Cette dernière constitue la pièce maîtresse du dossier sinistre, elle nous permet de déterminer la nature du sinistre, pour cela cette dernière doit être aussi complète que possible et comporter tous les renseignements figurant sur l'imprimé.

2.3 Les formes de la déclaration

Aucune forme particulière n'est prévue par la loi. Cependant les usages ont donné naissance à des modèles de déclaration selon la spécificité de chaque branche.

A cet effet, l'assuré doit utiliser le document fourni par l'assureur en quatre (04) exemplaires, deux copies seront versées dans le dossier sinistre, une copie remise à l'assuré avec l'ODS pour lui permettre d'effectuer l'expertise et la dernière transmise à la succursale (département automobile) avec le bordereau des sinistres déclarés.

2.4 Les délais de déclaration⁵⁹

L'ordonnance 95-07 du 25/01/1995, relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20/02/2006, prévoit dans son article 15 les délais suivants :

- 07 jours, à compter de la date où il a eu connaissance du sinistre, sauf dans un cas fortuit ou de force majeure.
- En cas de vol : 03 jours ouvrables, à compter de la date où il a eu connaissance du sinistre, sauf dans un cas fortuit ou de force majeure.
- En matière d'assurance de mortalité, le délai maximum est de vingt-quatre (24) heures, sauf cas fortuit ou de force majeure.

Le non-respect des délais par l'assuré peut impliquer la déchéance ou la réduction de l'indemnité proportionnellement au préjudice réel subi par l'assureur du fait de l'assuré.

⁵⁹ L'ordonnance 95-07 du 25-01-1995 modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20-02-2006

Toutefois dans les assurances de R.C, la déchéance n'est pas opposable aux tiers. A ce titre, l'assureur dispos d'un droit de recours contre l'assuré pour le paiement d'une indemnité proportionnelle au préjudice subi par l'assureur.

2.5 L'expertise⁶⁰

L'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages, **modifiée et complétée par la loi n° 88-31 du 19/07/1981**, stipule « aucun remboursement des dommages matériels causés à un véhicule ne peut être effectué si le véhicule endommagé n'a pas fait l'objet d'une expertise préalable »

En vertu de cette disposition l'assuré ne peut prétendre au remboursement qu'après avoir soumis le véhicule à l'expertise. Cette dernière doit être diligentée par l'assureur dans un délai maximum de 07 jours à compter du jour de la réception de la déclaration d'accident. L'assureur est tenu de veiller à ce que le rapport d'expertise soit déposé dans les délais. La prise de photos est obligatoire lorsque le montant des dommages dépasse 10.000 DA conformément aux dispositions de la convention inter-entreprises

2.6 Le rapport d'expertise (annex 4)

- Le rapport d'expertise constitue le document de base servant au règlement éventuel du sinistre.
- Il doit être rédigé de la manière la plus claire possible et doit contenir toutes les informations susceptibles d'aider l'assureur dans l'instruction du dossier.

2.7 L'additif à l'expertise⁶¹

- Dans le cas où le coût réel des pièces de rechange endommagées, à la suite de l'accident, dépasserait le montant préalablement fixé par l'expert, un délai de 03 mois à compter de la date d'établissement du PV initial est accordé à l'assuré, pour demander un additif à l'expertise initiale (faite par écrit), sous réserve de la présentation des factures d'achats (pièces justificatives).
- Passé ce délai, aucun additif ne peut être établi (Article 22 des conventions inter-entreprises).

⁶⁰ L'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19-07-1981

⁶¹ N.AZEM, R.AZDAOU « assurance automobile : les différentes garanties et la gestion des sinistres au sein de la CAAR d'Azazga agence 238 » UMMTO, 2019, page 56

2.8 La contre-expertise

- Dans le cas où l'expertise initiale réalisée par l'expert mandaté par l'assureur est contestée par l'assuré, ce dernier a la faculté de procéder à une contre-expertise ;
- A ce titre, l'assuré doit désigner un expert de son choix et à ses propres frais.

2.9 La tierce expertise

La mise en œuvre de la tierce expertise résulte d'un commun accord entre les parties, sur la désignation d'un troisième expert, pour trancher sur le montant des dommages, lorsqu'un écart est constaté entre l'expertise initiale et la contre-expertise.

Les frais de la tierce expertise seront partagés entre les deux parties

2.10 Les pièces constitutives d'un dossier sinistre matériel

- La déclaration d'accident (le constat amiable).
- Le contrat d'assurance éventuellement (avenants + détail flotte).
- Photocopie du permis de conduire du conducteur au moment de l'accident.
- Photocopie de la carte grise du véhicule objet du sinistre.
- L'original du PV d'expertise+ photos (éventuellement la contre-expertise et la tierce expertise).

PV d'enquête établi par les autorités (gendarmerie ou police) lorsqu'il s'agit d'un sinistre impliquant les biens de l'Etat.

2.11 L'indemnisations

L'assuré doit déclarer le sinistre par tous moyens à sa convenance et prendre les mesures de sauvegarder des biens sinistrés, il appartient à l'assureur de prouver l'existence de son préjudice et de chiffrer Deux manières s'offrent à lui :

- Il s'en occupe en fournissant des devis
- Ou il fait appel à un expert.

2.12 Le paiement de l'indemnité (annexe 6, 7)

L'indemnité étant fixé, l'assureur du risque doit payer dans les délais contractuels figurant dans la police, ce délai ne court que des jours ou l'assuré à justifier sa qualité de propriétaire.

La signature préalable à la remise des fonds d'une quittance d'indemnité est obligatoire.

Chapitre III Etude de cas au sein de la compagnie Algérienne des assurances de transport CAAT

Le nombre d'exemplaire doit correspondre nombre de parties en cause soit deux (2) une pour le client, une pour l'assureur, le montant à verser doit être libellé en chiffres et en lettres.

Nous avons essayé de présenter un cas d'un sinistre d'accident fortuit qui a été réglé avec accord de l'agence CAAT 150, Tizi-Ouzou.

Après la procédure de calcul en vas établir l'ordre de paiement est établie au profit du notre client. Le comptable va procéder à l'établissement du chèque, après l'établissement du chèque le montant sera signé par le bénéficiaire validé pour l'établissement de la quittance de l'indemnisation.

Conclusion

La CAAT est classée deuxième parmi les vingt-quatre (24) compagnies d'assurances en Algérie. Son objectif primordial est de couvrir, l'assurance dommages.

La CAAT, consciente, des défis auxquels elle doit faire face, aujourd'hui, pour maintenir sa position sur le marché, mise avant tout sur sa ressource humaine.

Tous les moyens sont mis en œuvre, pour se hisser aux critères de gestion capables d'assurer une qualité de service, à l'image dont la CAAT se réclame, car nous ne cessons de le mentionner que le souci de toute entreprise est d'assurer sa pérennité.

La couverture des risques par les techniques d'assurance est devenue un phénomène qui caractérise les économies modernes surtout de marché, et les populations à niveau de vie élevé. Cette activité se concentre beaucoup plus dans les pays développés en raison de l'importance grandissante de l'activité économique.



Conclusion générale

Conclusion générale

L'assurance est une activité particulière. Elle se distingue par rapport aux autres activités économiques par ces fondements, mécanismes, fonctions techniques, cycle de production inversé, l'asymétrie de l'information et par l'intensité de l'intervention et du contrôle de l'état sur ses différentes activités permettant la protection des droits des assurés.

Le marché des assurances est caractérisé principalement par la présence de l'asymétrie d'information et l'inversion du cycle de production. Ces deux caractéristiques intensifient les risques susceptibles d'affecter la politique de souscription et de tarification des produits d'assurance.

L'assurance automobile offre deux types de garanties, le premier est obligatoire et permet la protection des intérêts des assurés en leur garantissant la réparation des dommages causés aux tiers et empêchant tout puisement dans leur propre patrimoine pour l'indemnisation des victimes. Le second est facultatif et permet une couverture plus large contre les dommages causés par les accidents de circulation.

L'assureur cherche à sélectionner les facteurs qui contribuent dans la détermination de la prime de ce secteur. Cette dernière est précisément établie en fonction de différents critères relatifs à l'état du conducteur (zone, états des routes...) au véhicule (genre, usage, puissance...) et soit au conducteur (âge, sexe, ancienneté du permis ...) les primes d'assurance automobile se voient donc proposer un tarif personnalisé

La détermination de la prime en assurance automobile est basée sur divers critères, qui sont reliés avec chaque conducteur et le type du véhicule. L'assurance obligatoire la plus connue et la plus répandue est celle relative à la responsabilité civile des propriétaires de véhicules étendue aux conducteurs, instituée par l'article 4 de l'ordonnance 74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance et à l'indemnisation des victimes, modifiée et complétée.

L'objectif de notre mémoire était d'examiner les critères de tarification et d'étudier également leurs importances dans la détermination de la prime d'assurance.

La partie théorique, a réussi à répondre sur les questions secondaires formulées dans l'introduction générale (l'obligation de l'assurance automobile, contrat d'assurance, la procédure de remboursement en cas de réalisation du sinistre en assurance automobile)

Les résultats auxquels nous avons constaté au cours de notre travail que la responsabilité civile est une assurance obligatoire en ce qui concerne la responsabilité envers les tiers et que

la branche automobile est la branche la plus développée dans le secteur assurantiel Algérien depuis l'indépendance et cela nous a permis de valider la première hypothèse.

Les déterminants de la tarification de l'assurance automobile qui est un processus instantané d'évaluation des risques. Elle se distingue en deux types, la tarification a priori, qui est le fixage de la prime à la souscription et se base sur les caractéristiques liées aux conducteurs et au véhicules. L'autre tarification qui est la tarification a posteriori, qui se base sur les connaissances des antécédents de chaque assuré en matière de sinistralité, et ce par l'emploi d'un système appelé bonus-malus, le système de tarification comme on a pu le constater diffère d'un pays à l'autre et cela permet de valider la deuxième et la troisième hypothèse.

Ce travail nous a permis de conclure que le secteur de l'assurance automobile est très important en Algérie et qui nécessite qu'on s'intéresse aux études liées à la tarification afin de satisfaire l'assuré et d'assurer la rentabilité de l'assureur aussi, de nombreuses contraintes pénalisent la proposition d'un tarif adapté à chaque assureur et ne favorise donc pas la concurrence entre les compagnies d'assurance existante sur le marché Algérien.

Le tarif représente aussi un moyen de lutte contre l'accidentologie. Nous pouvons ajuster ce tarif afin d'inciter le conducteur à respecter le code de la route et cela va diminuer les dommages liés aux accidents de la route.



Bibliographie

Bibliographie

- **Ouvrages**

1. F. CUILBAULT, ELIASHBERG. C, LATRASSE M, « **Les grands principes de l'assurance** » 6ème édition, l'argus de l'assurance, Paris, 2003
2. Jean Pierre Daniel, L'assurance automobile aujourd'hui « **le modèle français et les marchés européen** », Paris 2003, Edition Vuibert
3. Jérôme Yetman, « **manuel international de l'assurance** », 2ème édition, 2005
4. Julien Molard, BTS assurance les pédagogiques « **les assurances de dommages** », Séfi Edition
5. Landel J. et Pechinot J. « **les assurances automobiles** », 2ème édition l'argus, 1996, paris
6. Michel Denuit, Arthur Charpentier « **mathématiques de l'assurance non vie tome 2 tarification et provisionnement** »
7. P. Depoid, application de la statistique aux assurances des accidents et dommages, Edition Berger levrault, Paris 1970.
8. P.J. Delaporte, les Mathématiques de l'assurance automobile, THE ASTIN BULLETIN, VOL VI, PART (03), Editor H.G Verbeeck, Amsterdam, May 1972

- **Articles et Revues**

1. Les documents internes de la CAAT, « assurance automobile » CAAT TIZI-OUZOU
2. Condition générale « assurance automobile » visa N°01/MF/DGT/DASS du 15/03/2010
3. Recueil des guides de gestion de l'assurance « automobile »
4. Olfa N. Ghali, Un modèle de tarification optimal pour l'assurance automobile dans le cadre d'un marché réglementé : application à la Tunisie, Cahier de recherche 01-09, Décembre 2001
5. Police d'assurance CAAR « assurance automobile » code 3.1.11

- **THESES ET Mémoires**

1. Boulahia Latifa, « **contribution des assurances agricole au développement rural durable en Algérie cas de la caisse régionale de la mutualité agricole CRMA de la wilaya Constantine** » thèse de magistère novembre 2008
2. Moussi Soulef, Mouloud Sonia « **modélisation de la détermination de la prime RC en assurance automobile** », Master en économie appliquée et ingénierie financière, Bejaia 2016-2017
3. N.AZEM, R.AZDAOU, assurance automobile « **les différentes garanties et la gestion des sinistres au sein de la CAAR d'Azazga agence 238** » UMMTO, 2019

4. NDIAYE. Y « **évaluation de la qualité des prestations relatives à la gestion des sinistres** » option master professionnel en audit et contrôle de gestion, institut supérieur de comptabilité, de banque et de finance, 2011.

- **Textes et lois juridiques et officiels**

1. L'article 1 de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 juillet 1988 relative obligatoire d'assurance des véhicules automobiles
2. L'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19-07-1981
3. Article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances définit l'assurance en référence à l'article 619 du code civil en Algérie
4. L'article 209 de l'ordonnance n°95/07
5. L'article 258 de l'ordonnance n°95/07

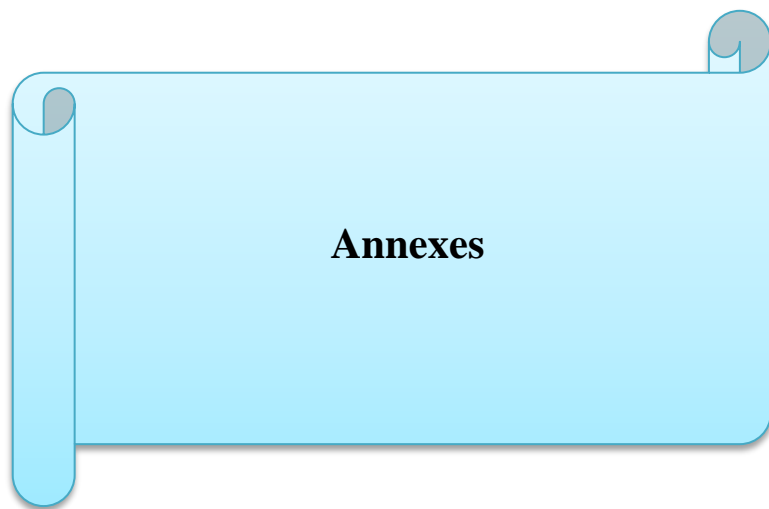
- **Autres Documents**

1. Cours Mme MEKACHER Amel « Economie des assurances » année 2021 /2022,
2. Cours Mr HAMDAD « les bases techniques de l'assurance » 2021/2022
3. Cours Mr TIFFOUNE « les bases techniques d'assurance »année 2020/2021

- **Webographie**

1. http://www.assurance.com/calcul_de_la_prime_d_assurance.php
2. <https://cna.dz/lassurance-automobile/13/06/2021/>
3. https://cna.dz/wp-content/uploads/2022/03/NC_2021_T4.pdf
4. <https://cna.dz/acteur/cna>
5. https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/DE_08_113_CSA.pdf
6. <https://www.ccr.dz/images/pdf/presentation-uar.pdf>
7. <https://cna.dz/agent-general-dassurance/31/05/2021/>
8. www.cna.dz/actualite/assure-infos/note-de-conjoncteur-4eme-trimestre-2021
9. <https://www.algerie-eco.com/2021/12/15/marche-des-assurances-un-chiffre-daffaire-en-hausse-de-43-prevu-cette-annee/>
10. <https://www.index-assurance.fr/dictionnaire/tiers>
11. https://cna.dz/wp-content/uploads/2021/08/RT_Assurance_Automobile.pdf
12. www.alliance.com.dz
13. www.axa.dz
14. www.caar.dz

15. www.caat.dz
16. www.cash-assurance.dz
17. www.ccr.dz
18. www.gam.com
19. www.gig.dz
20. www.guide-ass-automobile.fr/v%C3%A9hicule-et-mobilit%C3%A9/.
21. www.laciar.com
22. www.saa.dz
23. www.salama-assurance.dz
24. www.trust-assurance.dz
25. <http://www.ressourcesactuarielles.net/EXT/IA/sitebfa.nsf/0/A50113AAC305298FC125787A00741966/%24FILE/VASECHKO.pdf>



Annexes

الشروط الخاصة

تخضع هذه الشروط الخاصة للأمر 07-95 الصادر في 25 جاففي 1995 المتعلق بالتأمينات وكذا للأمر رقم 74-15 الصادر في 30 جاففي 1974 و المتضمن إجبارية التأمين على العربات البرية ذات محرك ونظام تعويض الأضرار الجسمانية وكذا القانون رقم 88 - 31 الصادر في 19 07-88 المتضمن تعديل وإتمام الأمر السالف الذكر.

1- استعمال السيارات

إن أوجه الاستعمال المصرح بها معتمدة بالشروط الخاصة بإشارة مطابقة للتعريف التالية: يعني هذا التحديد أن المكتب يصوح بعدم استعمال العربة لأغراض مخالفة لتلك التي سيأتي تحديدها أسفله.

أي تعديل في استعمال العربة يجب أن يصرح به للشركة كما هو منصوص عليه في الشروط العامة و تحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في القانون.

أ. أغراض خاصة: استعمال العربة لتقلات خاصة و مهنية باستثناء أي استخدام تجاري لنقل أو توزيع مواد أو بضائع.

ب. موظف: قاض، عضو بسلك التعليم، مأمور قضائي، العمال المنتظمون لمؤسسة تابعة لجهاز من أجهزة الدولة، استعمال العربة لتقلات خاصة و ممارسة المكتب للمهنة المصرح بها في الشروط الخاصة.

ج. مرسية سيطرة العربات: استعمال العربة لتقلات خاصة و مهنية و كذا لتلقي دروس السيادة بعربات ذات أجهزة مزودة بحكم باستثناء كل استعمال تجاري و لو كان عرضيا لنقل الأشخاص بمقابل أو توزيع مواد أو بضائع.

د. سيارة الأجرة (طاكسي) استعمال السيارة لتقلات خاصة و مهنية كسيارة طاكسي باستثناء كل استعمال تجاري، و لو كان عرضيا لنقل أو

هـ. سيارة الإسعاف: عربة كسيارة إسعاف لنقل جرحي أو مرضى أو أشخاص مرافقين لهم سواء بمقابل أو مجاناً، باستثناء كل استعمال تجاري، و لو كان عرضيا لنقل أو توزيع مواد أو بضائع.

و. تجارة: استعمال العربة لنقل مواد أو بضائع باستثناء النقل بمقابل، و لو كان عرضيا، سواء تعلق الأمر بتسليم بضائع ملك للغير، يتعين على المكتب أن يصرح بأن الوزن الإجمالي للعربة لن يتجاوز الوزن الإجمالي الذي ترخص به الأنظمة المعمول بها.

ز. استعمال العربة لنقل العمومي للبضائع: يتعهد المكتب بأن الوزن الإجمالي للعربة لن يتجاوز الوزن الإجمالي للحمولة الذي ترخص به الأنظمة المعمول بها.

ي. استعمال العربة للنقل العمومي للمسافرين: يتعهد المكتب بأن العربة لن تنقل أكثر من عدد المسافرين الذي ترخص به الأنظمة المعمول بها.

ل. عربات من نوع خاص: إن استعمال هذه السيارات محدد في الشروط الخاصة.

ن. الجرارات الغابية: استعمال العربة لنقل و إزاحة الأحطاب الغابية دون النقل عبر الطرق المفتوحة للسير العام.

2- الشروط

لا تنطبق على هذا العقد إلا الشروط التي تمت المصادقة عليها بموجب تصريحات المكتب على الوجه الأول لعقد التأمين على السيارات مع مراعاة أحكام النصوص القانونية الواردة في دفتر الشروط العامة.

- 1 - شرط عدم التثقل بنقل الغير: باتفاق الطرفين (معد ذو مكانين): باتفاق الطرفين يتسنى بشكل قطعي نقل الغير بواسطة العربة المذكورة في الشروط الخاصة لهذا العقد.
- 2 - شرط نقل الغير: باتفاق الطرفين يمتد ضمان هذا العقد ليعطي العواقب المالية للمسؤولية المدنية اتجاه الأشخاص المنقولين مجاناً بواسطة المركبة ذات عجلتين، موضوع هذا العقد.
- 3 - شرط الجهاز المضاد للسرقة: برضا الطرفين يتفق على أن العربة موضوع هذا العقد مزودة بجهاز مضاد للسرقة من النوع المعتمد.
- 4 - شرط خاص بالمقطورة: يمتد ضمان هذا العقد ليعطي العواقب المالية للمسؤولية المدنية في حالة ربط المركبة موضوع هذا العقد بمقطورة لا يتجاوز وزنها الإجمالي لحمولة 750 كغ.
- 5 - شرط نقل المواد السريعة الإلتهاب: يمتد ضمان هذا العقد للأضرار الناتجة عن العربة في الشروط الخاصة عندما تنقل مواد قابلة للإلتهاب مواد متفجرة، مواد قارضة أو محروقات من شأنها أن تسبب أو تضاعف من خطورة الحادث.
- 6 - شرط الاقتطاع: باتفاق الطرفين تستفيد الشركة عن كل حادث أصيبت به العربة المذكورة في العقد بمبلغ الاقتطاع المحدد ب - 2500 دج على الأقل و لا يتعدى 10000 دج.
- 7 - شرط رخصة تتجاوز عاما: يصرح المؤمن له صراحة بأنه لن يعهد أبدا قيادة العربة موضوع العقد لأشخاص حائزين على رخصة القيادة التي تقتضيها الأنظمة المعمول بها و المستخرجة منذ أقل من سنة.
- 8 - شرط الموظف: يصرح المكتب بأنه (أ) - في خدمة مباشرة، دائمة و فقط، لصالح إدارة تابعة للدولة، للولايات أو لمؤسسات واقعة تحت وصاية جهاز من أجهزة الدولة. (ب) - يتقاضى أجره بصفة مباشرة و فقط من الدولة أو من البلديات و انه لا يمارس أي مهنة أخرى غير التي ذكرت في الشروط الخاصة لهذا العقد.
- 9 - شرط خصم الرسوم: في حالة وقوع حادث، تحسب التعويضات المادية الممنوحة للمؤمن له في حالة حدوث سرقة أو حريق على أساس قيمة قطع العيار التي يحددها الخبير في تقرير الخبرة مخصصا منها مبلغ الرسوم.
- 10 - شرط القدم: يتفق الطرفان على خصم نسبة القدم من مبلغ التعويض عن الأضرار الناجمة عن السرقة و الحريق.

ملحقات

ف.أ: ملحق تغيير العربة: إن ضمانات العقد الحالي تتعلق من الآن فصاعدا بالعربة المشار إليها على وجه هذه الصفحة.

ف.ب: ملحق إضافي: إن ضمانات هذا العقد تطبق أيضا على العربة المشار إليه على وجه هذه الصفحة.

ف.ج: ملحق السحب: إن العربة المشار إليها على وجه الملحق، قد سحب من السير.

ف.د: ملحق تحويل الاسم: حول العقد الحالي باسم المكتب المشار إليه أنفا الذي سرح قبول الفوائد و التكاليف، خاصة تلك المنطلقة بتنفيذ الشروط العامة و الخاصة و دفع الإقساط.

ف.ه: ملحق تغيير الاستعمال: العربة موضوع هذا الضمان، ستخضع للاستعمال المعين على وجه هذا الملحق و ذلك في الحدود المقررة في الشروط الخاصة في العقد.

ف.و: ملحق خاص بالإيقاف: إن ضمانات هذا العقد قد أوقفت ابتداء من تاريخ سريان مفعوله المذكور على وجه الملحق، و هذا مع كل التحفظات يدفع كل الإقساط المتبقة إلى هذا اليوم.

أثناء إعادة التطبيق ستؤخذ للمدة الموقوفة بعين الاعتبار بشرط أن تكون هذه الأخيرة مساوية لشهر على الأقل فمن المتفق عليه قطعيا، إذا كان العقد غير ساري المفعول في مدة ثلاثة سنوات اللاحقة لتاريخ الإيقاف سيفسخ العقد بقوة القانون و بدون أي إشعار.

ف.ز: ملحق إعادة التطبيق: إن العقد الحالي سيعد تطبيقه ابتداء من تاريخ سريان مفعوله المنصوص عليه على وجه هذا الملحق.

ف.ح: ملحق المتعلق بالفسخ: إن العقد الحالي سيفسخ من كل أثره ابتداء من تاريخ سريان المفعول المشار إليه مسبقا.

ف.د: ملحق تمديد الضمان: بعد تمديد هذا الضمان لتغطي المخاطر الموجودة على وجه الملحق.

ف.ه: ملحق التسمية: إن غرض الملحق الحالي هو التسمية على البسط المستخلص أثناء انجاز العقد.

Annexe N°02 : certificat de visite

AGENCE TIZI OUZOU
 SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES ASSURANCES
 au capital de 20.000.000.000 DA
 Social : 52, Avenue des Freres BOUADOU Bir Mourad Rais Alger
 Certificat Fiscal: 099916000831602



ASSURANCE AUTOMOBILE

N° Police: 150/VP/20077/0/0
 Succursale: SUCCURSALE ALGER II
 Agence: AGENCE TIZI OUZOU II

Code Ministériel: 3.1.0.1
 Date d'effet : 11/06/2022
 Date d'échéance: 10/06/2023

CERTIFICAT DE VISITE

Le véhicule appartenant à l'assuré(e) **SAAD SAÏD (150001843 / 0)**, de marque Kia, Immatriculé **08402-115-15**, numéro de châssis **KNA8X512BGTO29873**, Type **PICANTO**, Genre **Véhicule Particuliers Sans Remorques**, Couleur **Blanc**; a fait l'objet d'une visite au titre du contrat d'assurance automobile n° **150/VP/20077/0/0**, pour lequel les garanties suivantes ont été accordées:

- VASS: Assistance
- VBDG: Bris De Glaces
- VDC: Dommages Collisions
- VDR: Défense Et Recours
- VPT: Personnes Transportées
- VRC: Responsabilité Civile
- VTR: Tous Risques
- VVA: Vol Autoradic
- VVI: Vol Et Incendie Véhicule

Sps Comens

Date de visite	Véhicule présente des dommages	Description des dommages	Visiteur du véhicule
08/06/2022	Oui	renouvellement avant terme de la police 2021/18400	HEDIR KARIM

Nous certifions exactes les renseignements sus indiqués

Fait à TIZI OUZOU , le 08/06/2022

Le(s) visiteur(s) du véhicule.



L'assuré

[Signature]

AnnexN°04 : rapport d'expertise



اسرار التمر
EXPERTISE ALGERIE (FILIALE DES ASSURANCES)

SPA AU CAPITAL SOCIAL DE 500 000 000,00 - RC N° 97 B 0002405 - Matr. Fisc. 099716000240538 - N° Art 16755136071 - RIB 100: 00200022220226177184

RAPPORT D'EXPERTISERAPPORT N° : **2601/001410/2022/PVE**

DU : 08/05/2022

Bureau Régional : Bureau regional d'alger Centre d'expertise (CONSOLIDATION) Centre d'expertise de TIZI OUZOU	Etabli par : HASSAS TAWFIK Lieu d'expertise : Centre
Companie : CAAT Agence : 150 - TIZI OUZOU Assuré : XXXXXXXXXX Tiers Adverssaire : X	Accident du : 17/04/2022 N° Police : 143 N° Sinistre : 00

CARACTERISTIQUE DU VEHICULE

Genre : Vehicule particulier Marque : HYUNDAI Type : A751C N° Série : MALA751CAHM518748	Carrosserie : Conduite Interieure Energie : Essence Puissance : 6 C.V Teinte : BLANC	N° Immatricule : XXXX -117-15 Année MEC: 2017 Etat : Bon Photos : 10
--	---	--

Choc AVG causant:

- Deformation sur traverse inf AV .
- Enfoncement p/choc AV et aile AVG.
- Deterioration et cassure p/boue AVG et feu anti-b AVG sur fixations.

Detail:

- Remise en etat p/choc AV ,aile AVG par redressage .

Fourniture du choc A :

1 - traverse inf av.	4 820.00	1 - FEU ANTI-B AVG	3 800.00
1 - P/BOUE AVG.	2 980.00		

CHOCS	CHOC A	CHOC B	CHOC C
M. Oeuvre :	12 000.00		
Peinture :	4 500.00		
Fournitures :	11 600.00		
Immobilisation :	6.00 Jrs		
MT. Rep.	28 100.00		
TOTAL Rep.	28 100.00	MT. Honoraire (TTC):	2 036.17

EN LETTRES :

Vingt-huit mille cent dinars algériens

FAIT A LE :

08/05/2022

Vétusté : 10.00 %

Obs.

L'EXPERT

HASSAS Tawfik
 Expert Automobile

AnnexN°05 : facture



الجانر الحمره
EXPERTISE ALGERIE (SOCIETE DES ASSURANCES)

SPA AU CAPITAL SOCIAL DE 500 000 000,00 - RC N° 97 B 0002405 - Matr. Fisc. 099716000240538 - N° Art 16755136071 - RIB 100: 002000222202261771

FACTURE

N° : **2601/001411/2022/
A7000458**

BUREAU : Bureau regional d'alger
(CONSOLIDATION)
CENTRE : Centre d'expertise de TIZI
OUZOU

DU : 08/05/2022

DOIT :

BRANCHE : Automobile
AFFAIRE : ~~XXXXXXXXXX~~
ACC. DU : 17/04/2022
N° DOSS. : N° P: 143
N° S: 00
N° RAPP. : 001410/22/PVE du 08/05/22
MT. DOMM. : 28 100.00

CAAT - CAAT
150 - TIZI OUZOU

Désignation	Montant	Frais Annexe
Honoraires	1 248.88	
Frais de dossier		150.00
Frais de déplacement		
Photos		400.00
Séjour		
		PAYE
	TOTAL H.T	1 248.88
	T.V.A	237.29
	TOTAL T.T.C	1 486.17
	TOTAL FACTURE H.T	1 798.88
	TOTAL FACTURE T.V.A	237.29
	TOTAL FACTURE T.T.C	2 036.17

La présente facture est arrêtée à la somme de :

Deux mille trente-six dinars algériens et dix-sept centimes

HESSES Tawfik
Expert Automobile

AnnexN°06 : quittance d'indemnité

COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
EPE - SPA au capital de 20.000.000.000 DA
Siege Social : 52, Avenue des Freres BOUADOU Bir Mourad Rais Alger



Code Ministériel : 3.1.0.1
Branche : Automobile Particulier

Succursale : SUCCURSALE ALGER II
Agence : AGENCE TIZI OUZOU II

QUITTANCE D'INDEMNITE

N° de police : 150/VP/18946/0/0	Date d'accident : 17/04/2022
N° Dossier : 150/VP/2022143	Nature Dommage : Matériel
	Garantie Affectée : Tous Risques

IDENTIFICATION DES PARTIE :

Assuré : [REDACTED]
Adresse : vge ait yacoub irdjen tizi-ouzou 0
Marque Véhicule : Hyundai
Immatriculation Véhicule : [REDACTED]-117-15

DECOMPTE DE REGLEMENT

Montant Dommage :		Montant à Déduire :	
Principal :	28.100,00	Franchise	2.500,00
Immobilisation :	500,00	Vétusté :	1.160,00
Total (1) :	28.600,00	Total (2) :	3.660,00
Somme A Payer (1) - (2) :		24.940,00	

Je (nous) soussigne(s) **MAMALLEN Chabane** reconnais(sons) avoir reçu de la **COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES** la somme de : **VINGT QUATRE MILLE NEUF CENT QUARANTE Dinars Algérien ET 00 Centimes** en règlement des dommages causés à mon(notre) véhicule à la suite de l'accident sus-visé.

Moyennant ce paiement dont je(nous) donne(ons) bonne et valable quittance, je(nous) déclare(oris) c la **COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES**, a rempli à mon(notre) égard les obligations mises à : charge par la police souscrite, reconnaissant être entièrement indemnisé(s).

En conséquence, je(nous) subroge(ons) la **C.A.A.T** dans mes(nos) droits de recours contre le et/ou

Le Souscripteur





Table des matières

Remerciement

Dédicace

Liste des tableaux

Liste des figures

Sommaire

Introduction générale 1

Chapitre 01 : généralité sur les assurances

Section 1 : Aperçu historique de l'assurance et définition de l'assurance

1. Historique de l'assurance.....	6
2. Définition de l'assurance.....	7
2.1 Définition juridique.....	8
2.2 Définition économique.....	8
3. marché des assurances	8
3.1 les intervenants de marché.....	8
3.1.1 le conseil national des assurances.....	8
3.1.2 commission supervision des assurances	9
3.1.3 central des risques	9
3.2 les acteurs du marché des assurances automobile.....	10
3.2.1 les assurances publiques	10
3.2.2 les assurances privées.....	10
3.3 évolution description de chiffre d'affaire de la branche automobile.....	12
3.3.1 analyse descriptives du chiffre d'affaire de la branche automobile....	12
3.3.2 évolution de chiffre d'affaire de l'assurance automobile	13
3.3.3 part de la branche automobile dans le marché des assurances.....	13
3.3.4 la part de marché automobile dans les compagnies d'assurance	14

Section 2 : l'assurance automobile..... 15

1. définition de l'assurance automobile.....	15
2. les formules de l'assurance automobile.....	16
2.1 l'assurance dite « au tiers »	16
2.2 l'assurance dite « tierce collision ».....	16
2.3 l'assurance dite « tout risques ».....	17
3. les éléments d'une opération d'assurance.....	17
3.1 le risque.....	17
3.2 la prime ou cotisation.....	17
3.3 la prestation de l'assureur.....	18
3.4 la compensation.....	18
4. les acteurs d'une opération d'assurance.....	18

4.1 assuré.....	18
4.2 l'assureur	18
4.3 le souscripteur.....	18
4.4 le tiers bénéficiaire.....	19
Section 03 : contrat d'assurance automobile	19
1. définition de contrat et types de contrat d'assurance.....	19
1.1 définition de contrat d'assurance.....	19
1.2 types de contrat d'assurances.....	20
1.2.1 contrat « mono véhicule »	20
1.2.2 contrat « flotte ».....	20
2. le contenu du contrat d'assurance automobile.....	21
3. la souscription du contrat d'assurance.....	21
4. formation et la durée du contrat.....	21
4.1 la formation du contrat.....	21
4.2 la durée du contrat.....	22
4.3 réalisation du contrat.....	22
Conclusion.....	23
 Chapitre 02 : la tarification en assurance automobile	
Introduction	26
Section 1 : les garanties d'assurance automobile et la prime.....	27
1. les garanties de l'assurance automobile.....	27
1.1 les garantie obligatoire automobiles « responsabilité civile ».....	27
1.1.1 responsabilité civile en circulation.....	27
1.1.2 responsabilité civile hors circulation.....	28
1.1.3 garantie complémentaires « responsabilité civile ».....	28
1.2 les garanties facultatives (non obligatoire).....	28
1.2.1 dommages avec ou sans collision « tout risque ».....	28
1.2.2 dommages –collision.....	29
1.2.3 bris de glace.....	29
1.2.4 vol, incendie et explosion du véhicule.....	29
1.2.5 autres garanties d'assurances automobiles.....	30
1.3 Disposition spéciale relative au secours des blessés de la route.....	31
2. la prime d'assurance automobile.....	32
2.1 les composantes de la prime d'assurance.....	32
2.2 la détermination et le calcul de la prime.....	32
2.2.1 la prime pure.....	33
2.2.2 prime Nette.....	33
2.2.3 prime totale.....	34

Section 2 : la tarification automobile.....	35
1. les classifications de tarification en assurance automobile.....	35
1.1 la tarification a priori	35
1.2 la tarification a posteriori.....	36
1.2.1 le modèle de poisson.....	36
1.2.2 le modèle binomiale négatif.....	37
1.3 tarification spéciale « carte orange »	37
2. Les critères de tarification de la prime automobile.....	38
2.1 les critères propres au véhicule assuré.....	38
2.2 les critères propres eus conducteur.....	38
3. le mécanisme du coefficient de réduction / majoration.....	39
3.1 système BONUS/MALUS.....	39
3.1.1 taux du bonus.....	39
3.1.2 taux de malus.....	40
3.2 objectifs des systèmes bonus –malus.....	41
3.3 les avantages et les inconvénients du système Bonus/malus.....	42
3.3.1 les avantages du système bonus –malus.....	42
3.3.2 les inconvénients du système bonus –malus.....	42
3.4 le développement du système bonus-malus en Algérie	43
Section 3 : le remboursement en cas de réalisation d'un sinistre.....	44
1. l'indemnisation des dommages matériels.....	44
1.1 étendue de la garantie.....	44
1.2 l'évaluation de l'indemnité.....	45
2. l'indemnisation des dommages corporels.....	48
2.1 l'indemnisation des préjudices simples.....	48
2.2 l'indemnisation en cas de décès.....	49
2.2.1 les cas de décès immédiat	50
2.2.2 le cas de décès non immédiat.....	50
Conclusion.....	52
Chapitre 03 : Etudes de cas au sein de la compagnie algérienne d'assurance(CAAT)	
Introduction	55
Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil.....	56
1. présentation de la CAAT.....	56
2. les activités de la CAAT	56
3. mission de la CAAT.....	57
4. les objectifs de la CAAT.....	57
5. synthèse des activités de la CAAT 2019-2020.....	58
Section 2 : les garanties commercialisées par la CAAT.....	59

1. présentation de l'Agence CAAT Tizi-Ouzou.....	59
1.1 le réseau social de l'Agence CAAT Tizi-Ouzou.....	59
1.2 service de production.....	59
1.3 service sinistre.....	59
1.4 service comptabilité.....	60
2. les garanties commercialisées par la CAAT en assurance automobile.....	60
2.1 la responsabilité civile.....	60
2.1.1 les critères de tarification de la responsabilité civile.....	60
2.2 dommage avec ou son collision.....	65
2.3 vol et incendie du véhicule.....	65
2.4 défense et recours.....	66
2.5 bris de glaces.....	66
2.6 dommages collision.....	66
2.7 les personnes transportées assurés.....	66
2.8 assistance au véhicule.....	67
Section 03 cas de tarification d'un contrat d'assurance automobile.....	67
1. souscription d'un contrat d'assurance automobile.....	67
2. la gestion et règlement des sinistres matériel dans un contrat d'assurance automobile	76
2.1 la gestion d'un sinistre matériel.....	76
2.2 la déclaration des sinistres et l'ouverture des dossiers.....	77
2.3 les formes de la déclaration.....	77
2.4 les délais de déclaration	77
2.5 l'expertise.....	78
2.6 le rapport d'expertise.....	78
2.7 l'additif a l'expertise.....	78
2.8 la contre-expertise.....	79
2.9 la tierce expertise.....	79
2.10 les pièces constitutives d'un dossier sinistre matériel.....	79
2.11 L'indemnisation.....	79
2.12 Le paiement de l'indemnité.....	79
Conclusion.....	80
Conclusion générale	84
Bibliographie	
Annexes	

Résumé

L'assurance automobile est une branche stratégique en assurance, la responsabilité civile est une assurance obligatoire en assurance automobile. Plusieurs travaux théoriques et empiriques ont été portés sur la tarification, car elle est très importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer par l'assureur.

Notre étude vise à la détermination des facteurs ayant une influence sur le calcul de la prime RC en assurance automobile en Algérie à l'aide d'une modélisation GLM. L'analyse des déterminants de la prime, indique que le système de tarification Algérien actuel est insuffisant et qu'il est primordial d'intégrer de nouveaux facteurs pour une tarification plus adaptée à chaque assuré.

Mots clés : assurance automobile, responsabilité civile, prime, modélisation GLM.

Abstract

Automobile Insurance is a strategic branch in Insurance field; therefore, the civil liability is compulsory Insurance in This case. Several theoretical and empirical studies have been carried out on pricing because it is very important insofar as it results in the determination of the premium to be paid by the insurer.

Our study aims to determine the factors having an influence on the third-party liability premium in automobile insurance in Algeria using GLM modeling. The analysis of the determinants of the premium, indicates that the current Algerian pricing system is insufficient and that it is essential to integrate new factors for a pricing more suited to each insured.

Keywords: automobile insurance, civil liability, premium, GLM modeling.