

LES CHIFFRES DU 1^{er} TRIMESTRE 2017 LE RÉVÈLENT

Situation alarmante dans les assurances

Ce n'est pas la joie chez les professionnels du secteur des assurances. Si l'on doit se fier à la note de conjoncture du marché des assurances relative au premier trimestre de cette année, la production accumulée a atteint les 36,3 milliards de DA, soit une baisse de près de 8% comparé à la même période en 2016. De quoi alarmer les assureurs.

A voir de près les chiffres de l'étude, il s'avère qu'à la fin des trois premiers mois de cette année, le chiffre d'affaires du marché des «assurances dommages» a connu une baisse de plus de huit points et demi comparé aux chiffres de l'année dernière.

En effet, il est passé de 36,6 milliards de dinars à 32,5 milliards. Ainsi, l'assurance automobile, la branche majeure des «assurances dommages», illustre parfaitement cette tendance baissière du marché constatée lors des trois premiers mois de cette année. Elle a enregistré entre le début janvier et la fin mars dernier un montant de 19,8 milliards de dinars, ce qui se traduit par une baisse de 5,8% par rapport à la même période, il y a un an.

La branche «incendies et risques divers» a fait pire puisque, selon les statistiques relevées lors du premier trimestre dernier, il ressort une chute du chiffre d'affaires de 14,7%.

Les rares notes gaies du sombre tableau qu'affiche le secteur des assurances viennent des branches «transport» et «crédit» qui, elles, affichent une hausse respectivement de 3% et 30,9%.

La première branche doit son embellie au transport ferroviaire qui a réussi à amasser plus de six millions de dinars de mieux que lors des trois premiers mois de l'année dernière, alors que dans le même temps, le transport maritime est passé de 721 millions de dinars à 776 au bout du premier trimestre de cette année.

Pour sa part, l'assurance «crédit» a connu une remarquable hausse de 30,9% comparé à 2016, en raison, est-il expliqué dans la note de conjoncture, des augmentations constatées au niveau de toutes les sous-branches, c'est-à-dire l'insolvabilité générale, le crédit hypothécaire et le crédit à l'exportation. Sinon, ailleurs comme c'est le cas pour les assurances agricoles, la baisse a été plutôt rude.

Ainsi, pour cette dernière branche, malgré la hausse du nombre des contrats d'assurance agricole souscrits, c'est un chiffre d'affaires de 23,4% inférieur à celui du premier trimestre 2016 qui a été enregistré.

Les sociétés d'assurance de personnes ont réglé entre janvier et mars 2017 un montant de plus de 607 millions de dinars. Des règlements en hausse de pratiquement 12% induite principalement par l'assurance vie-décès.

Par ailleurs, les règlements de la branche «accidents» régressent de plus de 41% alors que dans le même temps, les sinistres à régler se montent à 3,2 milliards de dinars, ce qui donne une augmentation de 23,5%. La tendance à la baisse du marché national des assurances, comme l'indique la note de conjoncture pour les «assurances dommages», est étayée également par la branche «assurances de personnes».

A la fin mars dernier, c'est une baisse de 5 % par rapport à l'année dernière qui a été enregistrée, avec un chiffre d'affaires qui dépasse péniblement les 3 milliards de dinars, avec une part de marché revenant aux sociétés privées qui atteignent les 887 millions de dinars, soit 28,7%, soit une régression de 3% par rapport à la part engrangée à la



Photos : DR

Le marché des assurances a connu une baisse de 8%.

même période, l'année dernière.

Quant aux parts de marché, entre sociétés d'assurances dommages à capitaux privés et les sociétés du secteur public, il est apparu que, au 31 mars dernier, les sociétés privées ont réalisé un chiffre d'affaires collectif de 8,9 milliards de dinars, soit une part de marché de 27,4%.

La «domination» des sociétés publiques s'est exprimée dans toute sa splendeur sur pratiquement l'ensemble des branches. C'est, en tous les cas, un rapport

de conjoncture pas très enthousiasmant pour les professionnels du secteur des assurances.

Avec une croissance négative de 9% pour la partie dommage, qui représente 92% du marché des assurances, et la cadence de règlement des sinistres qui baisse au même moment où le stock de sinistres augmente, cela se traduit par «une situation vraiment alarmante, catastrophique», selon un professionnel du secteur.

M. Azedine

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Vers une redistribution des cartes

Il aura fallu un changement de gouvernement pour que les appréhensions de la presse et les inquiétudes différemment exprimées par l'opinion publique sur la pertinence de l'option de l'industrie automobile en Algérie soient enfin prises en compte par l'exécutif.

Et c'est le nouveau ministre de l'Industrie, Bedda Mahjoub qui, en l'espace de 48 heures, a tiré par deux fois la sonnette d'alarme sur la situation actuelle d'un secteur qui suscite à la fois de l'intérêt et des interrogations.

Sans prendre de gants, il dénonce en effet une stratégie qui est loin de répondre aux attentes des uns et des autres. Pour lui, «la première évaluation faite par mon secteur concernant la construction automobile fait ressortir que nous sommes loin des objectifs tracés. Telle qu'elle est conçue, cette démarche s'est révélée de l'importation déguisée». Pas moins.

Poussant encore plus loin son analyse, il dira que les projets initiés n'auront pas, en définitive, proposé une alternative acceptable à l'explosion de la facture des importations de véhicules relevée les années précédentes. Il évoquera trois aspects qui renseigneraient, selon lui, sur le fiasco de cette stratégie, les prix qui demeurent «inaccessibles» en dépit des facilitations, des avantages fiscaux et parafiscaux et de l'exonération des taxes

consentis par l'Etat au profit des investisseurs, le «manque à gagner pour le Trésor public» et aussi le «peu d'impact en matière de création d'emplois».

Le ministre et avant lui le Premier ministre ont insisté sur la nécessité de stopper «l'hémorragie» et de revoir en profondeur les grandes lignes de la démarche du gouvernement.

On annonce, d'ores et déjà, que le cahier des charges sera reconsidéré et verra sans doute le niveau d'exigence de la part des pouvoirs publics revu à la hausse.

Il est, en effet, important de signaler que la formulation juridique du document actuellement en vigueur, notamment dans ses articles relatifs au taux d'intégration, laisse la porte ouverte à toutes les dérives comme celles qu'on a vécues avec le scandale des véhicules importés presque en l'état alors qu'il sont censés avoir été assemblés dans les immenses installations mises gracieusement à la disposition de certains concessionnaires. Le texte en question stipule que l'investisseur n'est tenu par l'obliga-



La construction automobile est loin des objectifs tracés.

tion de l'intégration locale qu'à la fin de la troisième année et pour un taux juste de 15% largement couvert par les investissements locaux, les charges de fonctionnement, les emplois créés, les achats locaux, etc. Il pourra ainsi continuer à importer des véhicules à sa guise et en toute légalité jusqu'à 3 ans au moins. Une erreur d'appréciation de la part du gouvernement qui aura coûté très cher au Trésor public.

D'autant que l'attente légitime et attendue d'une baisse des prix des véhicules n'aura été au final qu'une vue de l'esprit, voire une gageure. De mémoire d'Algérien, les prix de véhicules tant du neuf que de l'occasion n'auront jamais connu une telle flambée.

Ce que ne dira pas, en revanche, le ministre de

l'Industrie, c'est que la démarche de son prédécesseur ne semble, à l'évidence, nullement répondre à un souci de réorganisation du secteur de l'automobile sur la base de fondements économiques mais plutôt une redistribution des marques en Algérie en les attribuant à de nouveaux acteurs avec des avantages réglementaires et financiers exceptionnels. Une initiative qui s'est accompagnée de dégâts collatéraux énormes à travers la perte de milliers d'emplois et la mise sous le paillason des clefs de plusieurs entreprises.

Pour l'avenir immédiat, le nouveau responsable du secteur précise qu'«il ne s'agit pas de s'attaquer à certains ou geler l'activité mais nous devons revoir son fonctionnement car nous

sommes convaincus de l'importance stratégique de ce secteur dans le développement d'un pays». Il avancera comme priorité d'«encourager et de promouvoir la sous-traitance avec la création de dizaines de start-ups». Une option plus raisonnable et à même de préparer une véritable industrie automobile en Algérie.

De son côté, l'Association des constructeurs et des concessionnaires automobiles en Algérie (AC2A) réagit aux déclarations des responsables du gouvernement en «confirmant son support le plus actif aux orientations de développement structurel de l'industrie automobile en Algérie qui ne pourra s'ancrer durablement que par la densification d'un véritable réseau de sous-traitance industrielle accompagné d'un transfert de technologie et d'une politique de formation continue».

Son président, Sefiane Hasnaoui, rappelle, dans un communiqué, que «l'AC2A a toujours souligné que le développement industriel de la pièce de rechange et des composants automobiles est une étape prioritaire dans le développement de l'industrie automobile (...) L'implication des PME et PMI est une approche nécessaire pour s'assurer un succès durable».

B. Bellil