



LA CRISE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET SANITAIRE IMPACTE LE MARCHÉ DES ASSURANCES

**Les acteurs du marché
appelés à renforcer
leurs solutions**

Faible taux d'adhésion à l'assurance contre les effets des Catastrophes naturelles (Cat-Nat)

2a devient
gig Algeria

www.gig.dz

التميز أساسنا



Publicité



التأمين الصحي الأول في
الجزائر ليكم ولعائلاتكم

يتكفل بتغطية المصاريف
الطبية، الإستشفاء، الأشعة،
التحاليل وحتى الأمومة

**صحتي،
المهنة و الضمان**



صحتي، الهناء و الضمان



كرامة
التأمين على الأشخاص

الشركاء الموزعين



www.caarama.dz

[f](#) [o](#) [in](#) [t](#) caarama assurance



La meilleure **protection**
de vos biens et
de votre activité

ANEP - 2116100845

Siège social: 52, Avenue des Frères Bouadou Bir Mourad-Rais Alger
Tél.: +213(0) 23 56 93 24 à 33 Fax: +213(0) 23 56 93 78 - 56 93 84
info@caat.dz www.caat.dz

M. Halfaoui Lotfi, consultant-expert international

« L'automobile est un fait national »

M. Halfaoui Lotfi, fondateur du cabinet d'expertise industrielle, est, entre autres, spécialiste des questions en lien avec le marché de l'automobile. Il est, par ailleurs, expert en assurances. Il occupe, toujours, le poste de Directeur général du Cabinet d'expertise industrielle Halfaoui. Il explique, dans cet entretien, que le retour à l'importation des véhicules neufs est non seulement une « *bonne chose* », mais également une « *nécessité* ».

Entretien réalisé par Malik Fadi



Revue de L'ASSURANCE : L'État a décidé de reprendre l'importation de véhicules neufs (touristiques ou utilitaires). Est-ce une bonne ou une mauvaise chose ?

M. Halfaoui Lotfi : Le parc automobile répond au besoin d'un pays en transport et en mobilité. Les demandes de transport (en commun et individuels) vont en croissant et conduisent à une augmentation constante du parc de véhicules. Partout dans le monde, cette demande reste très forte, quel que soit le niveau de richesse. En Algérie, la possession d'une voiture

n'est point un signe extérieur de richesse, mais une nécessité pour pallier le manque, la mauvaise organisation ou l'absence de transport en commun dans le pays. Cela s'explique, aussi, en partie, par la croissance de la population, la décohobitation, la périurbanisation, la dynamique urbaine imposée par nos gouvernants de l'Habitat et de l'Emploi.

L'étalement urbain de nos villes, insuffisamment accompagné par une offre de transport public, a produit une massification de l'automobile qui contribue au multi-équipement des ménages et au vieillissement structurel du parc automobile. Par exemple, en France, 50% des déplacements réalisés en ville sont inférieurs à 3 kilomètres et 65% des déplacements

inférieurs à 80 kilomètres sont réalisés en voiture.

En résumé, je dirai que la reprise de l'importation de véhicules neufs est, à la fois, une nécessité et une bonne chose.

L'importation de voitures a été plafonnée à deux milliards de dollars par an. Cela est-il suffisant pour équilibrer un marché où la demande dépasse largement l'offre ?

L'évolution de la demande semble inéluctable. L'arrêt de l'importation de véhicules neufs, depuis 2018, a fait que nous cumulons un retard de quelques 800 000 véhicules, à produire ou à importer, pour équilibrer, un tant soit peu, le marché.





Donc, la réponse est non ! Tout d'abord, ce montant de deux milliards de dollars par an n'est pas garanti, ensuite, il ne résout pas le passif cumulé.

Aussi, le développement des réseaux routiers, ferroviaires et aérien, une politique agressive de l'offre en énergie alternative, pèse sur la satisfaction de la demande en transports, d'une façon générale. La voiture est un élément du transport et de la mobilité, la réflexion doit être portée d'une façon macroéconomique, à l'échelle du pays.

La nature et le contexte général des actions publiques influent sur le comportement du consommateur et sur l'acquisition d'un véhicule neuf ou à l'allongement de la durée de vie de sa « vieille » voiture. Si le neuf venait à faire défaut, on garde plus longtemps celle qu'on possède. Cette attitude favorise, malheureusement, le vieillissement observé du parc automobile. Actuellement, on observe que les ménages conservent généralement leurs véhicules les plus anciens après l'acquisition d'un véhicule neuf, compte

tenu du manque de visibilité du marché du neuf et de la politique du gouvernement sur le sujet de la mobilité. Cette situation a aussi un effet pervers sur l'environnement, principalement en matière de hausse des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre, principalement du CO². En résumé, la prise de décision « isolée » telle que la limite des importations de véhicules neufs à un montant donné, n'augure pas « de beaux jours » pour la mobilité de tout un chacun.

Pour certains, cette importation aura des retombées positives, non seulement pour le marché automobile, mais, aussi, pour les secteurs connexes comme les assurances. Pouvez-vous nous expliquer cela ?

C'est indéniable. Le parc des véhicules de tourisme est passé de 1,5 million d'unités en 1995 à 2 millions, en 2006, (33% du parc existant en 1995), puis à 4 151 041, en 2018, soit 64,68 % du parc existant, en 2018, s'élevant à 6.418.212 unités. En 12 ans, le parc automobile a plus que

doublé. Bien qu'il en coûte cher à l'automobiliste, le constat est évident. L'automobile est, aujourd'hui, un fait national et même mondial. C'est tout une industrie et des services qui sont liés à la voiture qui libère la mobilité. Nous pouvons citer entre autres : l'accroissement des stations-services, vulcanisateurs et motels, des auto-écoles, du tourisme (hébergement, restauration, spectacles), des ateliers de réparations et magasins de pièces détachées, des contrats d'assurance... Pour l'État, c'est aussi une manne financière intarissable, car, plus il y a des routes, plus les gens roulent et plus il y a des recettes fiscales issues des ventes de carburants qui financent la construction de routes supplémentaires.

Les assureurs, historiquement, ont créé « la sécurité routière » et ne cessent de vulgariser avec tout un panel d'actions de prévention et de communication sur les bonnes pratiques de conduite et de maintenance des véhicules, afin de peser sur la décroissance des accidents de la route.

M. F.