

**MEMOIRE DE STAGE**

**L'ASSURANCE AUTOMOBILE**

**DANS UN**

**MONOPOLE D'ETAT**

**Cas de la S.O.N.A.R. en République Populaire du BENIN**

Maitre de Stage

**Cde AKPAMOLI Pierre Antoine**

*Responsable de l'Agence " B "*  
*de la S. O. N. A. R.*

COTONOU

Présenté Par :

**CHABI Sika MOUMOUNI**

*au terme de sa 1<sup>ère</sup> Année d'Etude au*  
*Cycle Supérieur de l'Institut International*  
*des Assurances de*

YAOUNDE

Promotion 1980 - 1982



II: DES DONNEES STATISTIQUES:.....	19
Section I: La Production:.....	19
Section II: Les Sinistres:.....	20
III: LES PROBLEMES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU BENIN:.....	22
Section I: Problèmes relatifs à l'environ- nement de l'assurance automobile:....	22
Paragraphe 1: l'expertise automobile:.....	22
Paragraphe 2: le coût des pièces détachées et de la main-d'œuvre:.....	22
Paragraphe 3: La prévention:.....	25
Section II: PROBLEMES LIES A LA GESTION INTRIN- SEQUE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE:....	26
Sous-Section I-De la Production:.....	26
Paragraphe 1: L'atteinte de la clientèle:...	26
Paragraphe 2: La tarification:.....	27
Paragraphe 3: Les Placements:.....	28
Paragraphe 4: De l'intervention des Réassureurs:.....	29
Sous-Section II: le Service après-vente	29
Paragraphe 1: La gestion des sinistres:.....	30
Paragraphe 2: Le système juridique d'indemnisation:.....	31
Sous-Section III: Le rôle du Contrôle:..	32
Conclusion Générale:.....	32





Dans une première partie nous étudierons les structures actuelles du marché béninois de l'assurance après un rapide survol de l'époque pendant laquelle opéraient les sociétés étrangères. dans une seconde partie nous analyserons la situation actuelle de l'assurance automobile au Benin tout en dégagant les particularités tenant à la situation monopolistique de la SO. N. A. R.

La présente étude n'a pas la prétention d'épuiser tous les aspects du phénomène ainsi abordé: elle n'est que le fruit de quelques jours de réflexion. A cette limite vient s'ajouter l'impossibilité quasi totale de disposer de statistiques récentes et viables. Les quelques données que nous avançons traduisent cependant une tendance qui du reste n'a pas connu une évolution considérable.

Au total, notre souhait est que l'intérêt suscité par ce travail contribue à satisfaire un besoin d'information tout au moins général.



## CHAPITRE I

### L'EPOQUE DES SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES

L'assurance a été introduite au Bénin avec la colonisation. Au lendemain de l'indépendance on avait assisté à un envahissement du marché qui était exclusivement exploité par des Sociétés étrangères. C'est ainsi qu'en 1965 par exemple 25 Sociétés ont opéré sur le territoire de la République Populaire du Bénin. La répartition de ces Sociétés par nationalité est la suivante:

- Sociétés Françaises 17
  - Sociétés Britanniques 6
  - Société Suisse 1
  - Société Marocaine 1
- \* source (1)

Le montant total des primes émises en 1965 toutes branches confondues au Bénin s'élève à 312.936.858 Francs CFA.

#### Répartition des Primes émises selon la Nationalité des Sociétés

Nationalités	Primes	Pourcentages
Sociétés Françaises	306.227.460	97,9
Sociétés Britanniques	5.109.663	1,6
Société Suisse	1.528.505	0,04
Société Marocaine	71.230	0,02
T O T A L	312.936.858	100

\* source (1)

Il ressort de ce tableau que le marché était nettement dominé par les sociétés françaises. Ceci est encore plus frappant dans la branche automobile que pratiquaient 12 des 25 sociétés avec une production de 193.842.712 Francs CFA, soit 61,9% du total des émissions, se répartissant comme suit:

Les Sociétés et leur production en Automobile

Sociétés !	Nombre de Sociétés	Primes émises	%
Françaises	10	192.552.259	99,3
Britanniques	2	1.290.453	0,7
T O T A L	12	193.842.712	100

\* Source(1)

Les sociétés françaises avaient donc le quasi monopole de l'assurance automobile au Bénin avec 99,3% des émissions dans cette branche.

Pour en revenir à l'ensemble des opérations, mentionnons que les sociétés d'assurance qui ont opéré sur le territoire de la République Populaire de Bénin en 1965 ont constitué des réserves techniques et mathématiques d'un montant de 292.946.101 Francs CFA destinées à garantir leurs engagements envers les assurés et les tiers bénéficiaires de contrats. Au titre de ces réserves techniques et conformément aux dispositions du décret n° 63-72 PR/MST du 20 Février 1963 fixant les placements à effectuer par les sociétés d'assurances, ces derniers se répartissent de la façon suivante:

Nationalité des Sociétés	Montant		Insuffisance éventuelle des placements
	Réserves	Placements	
Françaises	282.135.169	172.590.379	109.544.790
Britanniques	10.109.679	10.097.153	12.726
Suisse	700.000	330.000	369.439
Marocaine	1.053	183.018.093	1.053
T O T A L	292.946.101	183.018.093	109.928.008

\* source(1)

Montant total des réserves: 292.946.101

Montant total des placements: 183.018.093

Soit:..... 62,5%

Il est à peine besoin de souligner que les agences des sociétés étrangères qui opéraient chez nous ne jouaient qu'un rôle marginal dans le processus de développement et que le décret n° 63-72 P.R./MST n'a pas pu aboutir à l'intégration effective de l'assurance dans la vie économique nationale.

Il était impérieux d'adapter les structures du marché aux réalités du pays en créant une industrie d'assurance véritablement nationale.

\* source (1): Compte rendu des opérations d'assurances effectuées dans la République du Dahomey(actuel Bénin)en 1965 Publié par le Secrétariat Permanent de la conférence internationale des Contrôles d'Assurances (C. I. C. A.).

## CHAPITRE II

### LA PRISE EN CHARGE DU SECTEUR DES ASSURANCES PAR L'ETAT

La Révolution démocratique et Populaire déclenchée le 26 Octobre 1972 annonce l'amorce d'une nouvelle orientation politique et économique. Le 30 Novembre de la même année le Chef de l'Etat déclarait dans son discours-programme:

" En ce qui concerne les entreprises industrielles et commerciales l'objectif doit être la prise en charge progressive du contrôle des secteurs vitaux de l'économie qui conditionnent le développement et l'indépendance des pays et la mise en valeur des ressources."

Cette déclaration de politique générale devrait être suivie d'effet dans le secteur des assurances par l'étatisation des structures du marché en Décembre 1974.

#### SECTION I : L'INSTITUTION DU MONOPOLE

L'article 2 de l'ordonnance n° 74-85 du 30 Décembre 1974 instituant au profit de l'Etat le monopole des opérations d'assurances et de réassurance stipule:

" Pour compter du 3 Décembre 1974 est transférée à l'Etat, la propriété des porte-feuilles d'affaires de toutes catégories, des biens, parts, actions, droits et intérêts de toute sorte et de toute nature qui composent au Dahomey le patrimoine de toutes les sociétés d'assurances et de leurs Agences qui opèrent sur toute l'étendue du territoire National ."

L'article 3 de la même ordonnance poursuit:

" sur rapport d'une commission Ad'hoc à qui lesdites sociétés visées à l'article 2 sont tenues de fournir tous documents, indications ainsi que toutes précisions utiles, l'indemnité représentative de la valeur vénale des biens ainsi transférés et les modalités de transfert à l'Etat des immeubles, meubles et du personnel actuellement employé dans ce secteur seront fixées par décret pris en conseil des Ministres."

La seule question qu'appellent ces articles on ne peut plus explicites est celle de savoir quel est l'organisme que l'Etat chargera de la mise en œuvre de ce monopole.

Nous trouvons la réponse à cette question dans le décret n° 74-362 du 30 Décembre 1974, portant approbation des statuts de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (S. N. A. R. )

SECTION II: LA SONAR ET SES INSTITUTIONS ADMINISTRATIVES.-

Selon les dispositions du décret précité la Société Nationale d'Assurance et de Réassurances est une société d'Etat à caractère industriel et commercial dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Au terme de l'article 4 des statuts la SONAR a pour objet d'effectuer:

- toutes opérations d'Assurances et de Réassurances de quelque nature que ce soit, notamment de tous dommages ou pertes pouvant atteindre les personnes ou les choses par suite d'événements quelconques et de toutes responsabilités en découlant.
- toutes opérations d'Assurances et de Réassurances comportant des engagements dont l'exécution dépend de la durée de la vie humaine.
- toutes opérations que sont ou seront autorisées à pratiquer les Sociétés dont l'objet comprend les opérations définies à l'alinéa ci-dessus.
- toutes opérations financières, mobilières et immobilières, apports en sociétés, souscriptions, achats, de titres ou de parts d'intérêts, constitution de sociétés et éventuellement toutes autres opérations commerciales ou industrielles se rattachant directement aux objets ci-dessus ou susceptibles d'en faciliter la réalisation ou le développement.

La SONAR a à sa tête un conseil d'administration à fonction de Direction Politique et une Direction Générale assistée d'un comité d'Entreprise.

1 - Le conseil d'Administration:

Aux termes de l'article 7 du décret du 30 Décembre 1974 le conseil d'Administration de la SONAR comprend:

- Un président nommé par décret pris en conseil des Ministres parmi les membres désignés au Conseil d'Administration et sur proposition du Ministre de tutelle de la Société.

Un représentant de l'organisme législatif ou consultatif national.

- Un représentant ~~du~~ du Ministre dont dépendent l'industrie, le commerce et le Tourisme.
- Un représentant du Ministre dont dépend le plan.
- Un représentant du Ministre chargé du travail
- Un représentant de la Direction des Transports Terrestres
- Un représentant des Sociétés d'Etat
- Cinq représentants du Personnel
- Le commissaire du Gouvernement.

Après une décision du gouvernement prise en conseil des Ministres en janvier 1979 la composition du Conseil d'Administration a été modifiée et actuellement c'est le Ministre des Finances en personne qui en est le président tandis que la vice-présidence est assurée par son Directeur Général du Ministère (l'équivalent du Directeur de Cabinet du Ministère.)

## 2- LA DIRECTION GENERALE

L'article 13 des statuts de la SONAR dispose que le Directeur Général est nommé par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre de tutelle. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes conditions.

Le Directeur Général ne peut exercer des fonctions rémunérées ou non dans aucune Société commerciale, industrielle ou autre dans laquelle la Société ou l'Etat n'aurait pas de participation.

Le Directeur Général peut être assisté d'un Directeur Général adjoint nommé dans les mêmes formes et conditions que lui. IL remplace le Directeur Général en cas d'absence ou d'empêchement.

Le Directeur Général exerce tous pouvoirs d'Administration et de gestion sous réserve des attributions du conseil d'Administration, du contrôleur financier, des commissaires aux comptes ( article 14 des statuts).

## 3- Le Comité d'entreprise ou Comité de Direction

Au premier abord il regroupait le Directeur Général, les cadres, les représentants du syndicat et du Comité de Défense de la révolution (C.D.R.)

.../...

Mais conformément à l'article 14 de l'ordonnance N° 75-21 du 24 Mars 1975 fixant la composition du cabinet du Président de la République et la structure des ministères il comprend actuellement:

- Le Directeur Général
- Les représentants du Syndicat
- Les représentants du Comité de Défense de la Révolution (C.D.R.)
- Le Commissaire du Gouvernement auprès de la SONAR.

Il a pour but "de renforcer l'exécution correcte et diligente ainsi que le contrôle des instructions et directives des instances politiques et du gouvernement."

Mentionnons enfin l'existence d'un conseil technique de Direction composé de cadres et ayant pour tâche de donner ses avis sur toute question à caractère technique. Les réunions de ce conseil ne sont soumises à aucun calendrier. En fait elle sont très rares, ce qui ajoute au manque de dynamisme interne qui caractérise les structures de la SONAR.

### SECTION III: LES INSTITUTIONS TECHNIQUES

#### 1- Le Siège

Le Siège de la SONAR est actuellement situé à Cotonou et comprend:

- Un Département Production dont l'activité est double. En effet, ce Département est chargé de la confection de certains contrats et de l'élaboration des tarifs. Il est chargé également de la présentation des opérations d'assurance et de promotion des ventes.
- Un Département Sinistres chargé de l'étude technique des dossiers de sinistres.
- Un Département de Comptabilité.
- Un Département études et Réassurances qui s'occupe essentiellement du placement des risques près des réassureurs.
- Un Département des affaires juridiques et contentieuses qui a la charge des instances judiciaires.
- Un Département Maritime, Transport et Aviation chargé des assurances transports.
- Un Département Vie
- Un Service Actuariat.

## 2- Les Agences.-

Créées à partir des succursales des anciennes compagnies les agences étaient au nombre de cinq à Cotonou. Dans le but de décentraliser les services et de faciliter les rapports avec la clientèle deux nouvelles agences ont été ouvertes à l'intérieur du pays: une à Bohicon ( Agence Zou) et une autre à Parakou (Agence Borgou). Mais le réseau de distribution des produits d'assurance ne s'est pas encore étendu à certaines régions comme les provinces de l'Ouémé, du Mono, et de l'Atacora. Au demeurant nous pouvons constater à travers cet organigramme de la SONAR brièvement retracé que la qualité des services rendus ne saurait qu'être à l'image d'une telle structure.-

### SECTION IV : PARTICIPATION DE LA SONAR A L'ECONOMIE

La reconstruction et le développement de l'économie nationale nécessite une mobilisation des ressources disponibles. L'épargne, constituée par la SONAR est alors redistribuée dans les activités de Production.

La contribution au financement global de l'économie par le secteur des assurances est croissante. Elle a été de 2,8% en 1976, 3,5% en 1977 et 4,3% en 1978. La SONAR est ainsi appelée à occuper dans le développement économique de la République Populaire du Bénin une place de choix et de droit.

Concrètement la SONAR est actionnaire de la Société Trans-Bénin à concurrence de 2% du capital social de cette société. Elle participe au capital social d'Air-Bénin et possède des parts dans un certain nombre de sociétés Provinciales.

*construit  
religieusement*

La sécurité apportée par l'assurance permet de modifier le climat social et d'agir sur l'emploi et le développement des forces productives. Aussi épousons-nous la pensée de Henri Ford qui a pu dire que la ville de New-York n'est pas la création des hommes mais celle des assurances " Sans les assureurs, ajoute - t - il, il n'y aurait pas de gratte-ciel car, aucun ouvrier n'essaierait de travailler à une pareille hauteur, en risquant de faire une chute mortelle et de laisser sa famille dans la misère. Sans les assurances aucun capitaliste n'investirait des millions pour construire pareils buldings qu'un simple mégot de cigarette peut réduire en cendres. Sans les assurances, personne ne circulerait en voiture à travers les rues.

Et un chauffeur est conscient de ce qu'il court à chaque instant le risque de renverser un piéton."

Dans son rôle d'apporteur de sécurité aux biens et aux personnes la SONAR contribue à la protection du potentiel productif par le financement des pertes. Le tableau suivant nous donne la charge des sinistres de derniers exercices.

CHARGE DE SINISTRES TOUTES CATEGORIES ( En Francs CFA)

1976	230.096.208
1977	418.165.118
1978	601.325.350
1979	697.276.214

\* source (2)

Mais ces chiffres ne nous donnent aucune idée d'un montant réel des paiements effectués, ces derniers se présentent comme suit:

Paiements effectués ( toutes catégories)

en francs CFA

1976	95.987.403
1977	116.123.739
1978	214.344.476
1979	197.967.818

\* source (2)

Nous constatons un écart considérable entre la charge réelle des sinistres et le montant réel des paiements effectués. En rapportant les deux nombres nous avons le tableau suivant:

Exercices	Rapports paiements effectués sur charge des Sinistres	Progression
1976	$\frac{95.987.403}{230.096.208}$	41, 71%
1977	$\frac{116.123.739}{418.165.118}$	27, 76%
1978	$\frac{214.344.476}{601.325.350}$	35,64%
1979	$\frac{197.967.818}{697.276.214}$	28,39%

\* source (2): Renseignements obtenus au Département Comptabilité SONAR.-

Cette situation traduit une lenteur désespérante dans le règlement des dossiers de sinistres, ce qui ne manque pas de faire de nombreux mécontents et de conduire certains à affirmer qu'une insécurité de plus en plus généralisée menace les assurés et les tiers bénéficiaires de contrats depuis l'institution du monopole des assurances par l'Etat.

L'analyse de la branche automobile qui va suivre nous permettra de dégager ceux des problèmes de la SONAR qui sont effectivement dus à sa position de monopole d'Etat et qui se trouvent à l'origine de ses prestations encore peu satisfaisantes.-

DEUTSCHE WIRTSCHAFTS-  
.....

ANALYSE DE LA RANCHE AUTOMOBILE

## CHAPITRE I

### LE CADRE JURIDIQUE

#### SECTION I: LE MARCHE DE MONOPOLE

L'assurance automobile, nous le disions dans l'introduction de ce document, retient énormément l'attention des assureurs africains en ce moment et pour cause! Déficitaire sur tous les exercices dans la plupart des pays, ce risque est reconnu particulièrement mauvais alors qu'il occupe une place prépondérante dans les portefeuilles des sociétés d'assurance d'Afrique. Le problème est si crucial que dans les pays à marché concurrentiel les sociétés ayant la possibilité de sélectionner leurs risques refusent d'assurer certaines catégories de véhicules (Transport Public de voyageurs, transport public de marchandises etc...) certaines marques (les Japonaises par exemple) ou encore des catégories entières de conducteurs (jeunes, chômeurs, célibataires etc...) Certaines sociétés étrangères opèrent tout simplement un repli tactique et laissent la charge de l'assurance automobile sur les seules épaules des sociétés nationales.

Cette discrimination provoque dans la plupart des pays africains un malaise général. Le problème se pose à la fois en termes juridiques, économiques et techniques. Certains pays se proposent entre autres solutions, de constituer un pool de risques excessivement graves, par exemple les véhicules de transport à titre onéreux (transport public de voyageurs ou transport public de marchandises) permettant de répartir les résultats proportionnellement aux portefeuilles.

En République Populaire du Bénin il n'est pas donné à la SONAR, seule société d'Etat chargée de la mise en œuvre du monopole des opérations d'assurances, de pouvoir procéder à une sélection de risques de quelque nature que ce soit.

.../...

*quid de l'obligation ?*

UNE obligation implicite de louer ses services à tous les assurables béninois incombe à la SONAR, découlant de sa position monopolistique; or bien que modeste, le parc automobile du Bénin constitue, du fait de sa composition, de sa répartition et de bien d'autres facteurs exogènes liés à l'assurance automobile une charge énorme pour une jeune société comme la SONAR.

A cette servitude que constitue l'impossibilité de sélectionner les risques s'ajoute l'obligation qui est faite à tout utilisataur de véhicule terrestre à moteur de souscrire un contrat d'assurance de responsabilité civile. Cette assurance étant obligatoire il y a obligation correlative d'assurer.

S E C T I O N II: L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE OBLIGATOIRE

Aux Termes de la loi n° 65-1 du 4 Mars 1965 toute personne physique ou morale dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque et dont la puissance en cylindrée part de 125 cm<sup>3</sup> quelque soit le pays ou la serie d'immatriculation du véhicule doit pour faire circuler ledit véhicule sur le territoire de la République Populaire du Bénin, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité.

Le titre II de la loi précitée traite des sanctions en cas de non respect de cette obligation et l'article 5 stipule

" Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1er de la présente loi, sera puni d'un emprisonnement de 1 à 3 mois et d'une amende de 15.000 à 1.000.000 francs CFA ou de l'une de ces peines seulement. En cas d'accident, la peine sera de 4 à 6 mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces peines seulement."

Au titre III de la même loi, consacré à l'étendue de la garantie, l'article 9 dispose:

" Les contrats d'assurances prévus à l'article 1er ci-dessus doivent obligatoirement comporter une garantie illimitée pour les dommages corporels et matériels causés à autrui par suite des accidents de la circulation."

Toutefois, en ce qui concerne le recours des tiers en cas d'incendie ou explosion spontanée la garantie est limitée à un maximum de 50.000.000 de francs CFA par sinistre et par véhicule."

Toujours au titre III de la même loi l'article 11 dispose:

" En cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur ou des remorques ou semi-remorques et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné, le contrat d'assurance continue à couvrir le nouveau propriétaire et ne peut être suspendu ou résilié qu'après que le premier souscripteur en ait formulé la demande. La résiliation ne sera effective que dix jours après que l'assureur en ait pris connaissance.

En cas d'aliénation du véhicule, l'assuré ne peut obtenir la résiliation du contrat que s'il donne la preuve qu'une nouvelle police couvre le véhicule aliéné

Ces diverses dispositions ainsi que celles relatives au contrôle de l'obligation d'assurance dont traite le titre IV de la loi n° 65-1 du 4 mars 1965 prouvent qu'aucune échappatoire n'est laissée aux assujettis pour se dérober à cette obligation théorique tout au moins. Il en résulte donc corrélativement pour la SONAR le devoir d'assurer tous les véhicules terrestres à moteur circulant sur le territoire de la République Populaire du Bénin. La garantie de la responsabilité civile étant illimitée les débours de la SONAR au titre des indemnités versées aux victimes des accidents de la circulation dû au jeu de cette garantie sont importants comme le prouvent les statistiques. Or la souscription des garanties facultatives reste encore très faible à la SONAR et ne permet pas de compenser le déséquilibre technique.

L'autre part l'Etat étant son propre assureur les véhicules administratifs ne sont pas assujettis à l'obligation d'assurance. Les collectivités locales quant à elle s'exonèrent délibérément de cette obligation. Cette situation a pour conséquence qu'un grand nombre de véhicules circulent sans assurance alors qu'il n'est pas permis d'espérer que le trésor public accorde une indemnisation satisfaisante, indépendamment sans même tenir compte de la lenteur reconnue aux administrations publiques.

Les taxis sont les véhicules qui respectent le plus l'obligation d'assurance parce que soumis à la visite technique trimestrielle qui s'effectue au vu des attestations d'assurance. Il se trouve que ce sont les conducteurs de taxis qui très souvent font fi des règles du code de la route et dans la plupart des cas responsables des accidents de circulation. Il s'ensuit qu'en cas d'accident entre <sup>un</sup>véhicule assuré et un véhicule non assuré (véhicule militaire, administratif, motocyclette etc...) le propriétaire du véhicule non assuré bénéficie de la prestation de l'assureur alors qu'il n'a pas cotisé dans la caisse de ce dernier. Ici la compensation de la mutualité statistiquement organisée, base fondamentale de la technique des assurances devient une aberration. La charge de l'assureur aurait pu être atténuée si tous les véhicules exposés aux risques de la circulation étaient assurés. L'une des solutions trouvées par la SONAR à ces divers problèmes consiste à faire souscrire obligatoirement en même temps que la garantie "responsabilité civile," une garantie "Défense et recours" moyennant une surprime forfaitaire de 5.000 F CFA.

*elle a été soumise à la signature de M. P. ...*

**CHAPITRE II**  
**DES DONNEES STATISTIQUES**  
**SECTION: LA PRODUCTION**

De 1975 à 1978 les encaissements dans la branche automobile ont été les suivants:

Chiffre d'affaires d'assurance automobile

Année	Montant	Evolution
1975	460.737.657	---
1976	607.083.467	31, 75%
1977	570.263.077	-6, 06%
1978	681.275.981	19, 04%

\* Source(3)

Ces encaissements représentent respectivement 78,9%, 76,9%, 74,6%, et 70,55% du chiffre d'affaires de l'ensemble des assurances de dommages au cours des années considérées. Il ressort de cette comparaison que le taux de participation de la branche automobile à la prime globale regresse d'année en année alors que parallèlement ses charges de sinistres continuent à grever lourdement la trésorerie de la Société.

SECTION II: LES SINISTRES

L'évolution des charges de sinistres dans la branche automobile au cours de la période considérée plus haut (1975-1978) se présente comme suit:

Charge de Sinistres

Année	Montant des Sin. Payés	Montant des Provisions pour Sinistres	Total des Charges de Sin.	Evolutions
1975	30.810.528	170.357.486	201.168.018	--
1976	95.987.403	134.108.805	250.096.208	14,3%
1977	116.123.739	302.041.379	418.165.118	81,73%
1978	214.344.476	386.980.874	601.325.350	43,8%

\* Source (3)

N.B. Ici il s'agit uniquement des charges de sinistres par année de survenance. Les chiffres ci-dessus n'incluent donc ni les provisions pour sinistres des années antérieures ni les sinistres payés après leur année de survenance.

Le tableau ci-dessous compare l'évolution du chiffre d'affaires de la branche automobile et celui des charges de sinistres permettant ainsi de dégager immédiatement le déséquilibre de la branche.

.../...

Année	Evolution du Chiffre d'affaires	Evolution des charges de Sinistres
1975	-	-
1976	31,75%	4,3%
1977	6,06%	81,73%
1978	19,04%	43,8%

De 1975 à 1978 le chiffre d'affaires de la branche automobile n'a augmenté que de 44,73% au total alors que les charges de sinistres se sont accrues de 139,85%. En tenant compte des frais d'acquisition des contrats et de gestion courante estimés à 30% des encaissements on constate également que la branche automobile est techniquement déficitaire sur tous les exercices comme le montre le tableau suivant:

Année	Charge de Sinistres (1)	Frais Génér. (2) raux au taux de 30% du chiffre d'affaires	Prime (3) de Réas. au taux minimal de 6% du C.A.	Primes acquises (4)	Rapport charge produit (1+2+3)
1975	201.118.014	138.221.297	27.644.259	294.- 872.101	<u>4</u> 367.033.570 294.872.101= 124,47%
1976	230.096.208	182.125.040	36.425.008	490.701. 475	<u>4</u> 448.646.256 490.701.475= 91,42%
1977	418.165.118	171.069.310	34.215.285	570.266. 927	<u>4</u> 623.450.212 570.266.927= 109,32%
1978	601.325.350/204.325.794		40.876.581	610.614. 742	<u>4</u> 1.214.473.725 610.614.742= 198,89%

\* Source (3)

N.B. A défaut de statistiques précises les frais généraux ont été calculés aux taux normal de 30% applicables aux Sociétés d'assurance privées tandis que bien que très minorées les provisions de primes ont été retenues telles qu'elles figurent aux bilans de la SONAR pour le calcul des primes acquises. .../...

Ne perdons pas de vue qu'une seule Société la SONAR, supporte les conséquences de ce déséquilibre. Nous étudierons le détails des problèmes de l'automobile dans le chapitre qui va suivre.

### CH A P I T R E III LES PROBLEMES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU BENIN

Bien que la dégradation de la branche automobile ne soit pas un problème spécifique au Bénin, la structure du marché béninois de l'assurance compte pour beaucoup dans les résultats que connaît actuellement cette branche. L'inventaire des problèmes que nous dressons dans le développement qui suit comprendra deux volets: nous étudierons dans une première section les problèmes relatifs à l'environnement de l'assurance automobile qui sont des causes exogènes du déséquilibre avant d'aborder dans une seconde section les problèmes liés à la gestion même de la branche, c'est-à-dire les causes endogènes.

#### SECTION I PROBLEMES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Nous en retiendrons les principaux à savoir: l'expertise automobile, le coût croissant des pièces détachées et la prévention.-

##### Paragraphe 1: L'EXPERTISE Automobile

L'expert automobile joue un rôle déterminant dans la fixation des coûts des sinistres. C'est à lui que revient la tâche de préciser l'importance des dégâts matériels causés ou subis par l'assuré, donc le niveau de l'intervention de l'assureur. Tout comme le médecin apprécie souverainement les dommages corporels, de l'expert agréé dépend le coût des dégâts matériels souvent tributaires de recours trop fréquents aux services de ce dernier.

Afin de limiter la charge énorme des honoraires que cela entraîne il serait souhaitable que les assureurs ne sollicitent les services de l'expert que pour des dossiers litigieux ou faisant l'objet de recours. IL conviendrait également de l'inviter à une prise de conscience nette des problèmes inhérents à la branche.

##### Paragraphe II Le coût des pièces détachées et de la main d'œuvre.-

.../...

L'inflation mondiale a également un impact considérable sur les coûts des sinistres automobiles. ainsi le renchérissement du prix des pièces de rechange, l'approvisionnement insuffisant du marché local, la forte tendance à la hausse du prix de la main-d'œuvre horaire ont des répercussions très néfastes sur les résultats de la branche automobile. les tableaux suivants nous donneront une idée beaucoup plus précise de l'évolution des prix en matière automobile au Bénin.

1- Evolution des prix de quelques types de véhicules à 4 roues de 1974 à 1979

	1974	1975	1976	1977	1978
Simca 1100	875.000	1.165.000	1.200.000	1.223.000	1.330.000
1100 Break	915.000	1.199.000	1.258.000	1.250.000	1.583.000
Ford Granada	1.228.000	1.930.000	2.395.000	3.195.000	—
Camion Trader chassis cabine/3	1.130.000	4.265.000	4.450.000	4.570.000	5.670.000
Benne	3.375.000	5.167.000	4.354.000	4.650.000	5.700.000

\* Source(3)

2 - Evolution des prix des pièces détachées

	1974	1975	1976	1977	1978
Aile Avant Simca 1100	8.336	8.685	8.748	10.952	11.226
Simca 1100 Pare-choc avant	12.609	13.590	15.292	15.878	19.659
Phare Simca 1100	7.841	8.042	8.227	9.232	10.008
Pare-brise Trader	15.476	16.882	16.946	17.184	19.977

\* Source (3)

3- Indice des prix de quelques types de véhicules

a) indice des prix de quelques types de véhicules base 100 en 1974 (indice Simple)

	1975	1976	1977	1978
SIMCA 1100	133	137	139	152
SIMCA 1100 BREAK	131	137	136	152
FORD GRANADA	86	107	143	-
CAMION TRADER CLASSIS CABINE	136	142	146	181
BENNE	140	148	126	155

\* Source (3)

b) Indice des prix de quelques pièces auto base 100 en 1974 (indice simple)

	1975	1976	1977	1978
SIMCA 1100 B AILE-AVANT	104	105	131	134
PARE-CHOC AVANT SIMCA 1100	107	121	125	155
PHARE	102	104	117	127
PARE-BRISE DAUN. TRADER/DEMI-ARRERE	109	109	111	127
DE TRANSMISSION OU ARRERE DE TRANSMISSION	131	135	174	204

\* Source (3)

Source(3): Rapport de la République Populaire de Bénin au colloque qui s'est tenu à Lomé en 1979 sur le thème: "Une assurance automobile plus compatible avec les exigences du développement" rapport publié par le spécial n° 4 de la revue de l'institut International des Assurances (IIA) de Yaoundé(Caméroun)

.../...

### Paragraphe 3: La Prévention

La dégradation de la branche automobile s'explique essentiellement par l'importance des sinistres. Une prévention efficace en permettant de limiter la fréquence et les conséquences de ces sinistres contribuerait à améliorer les résultats de cette branche. Les efforts à entreprendre dans ce sens doivent porter sur l'infrastructure routière, la formation des conducteurs, la répression, les secours et les campagnes de sensibilisation des populations.

Au Bénin l'infrastructure routière est peu satisfaisante malgré les sacrifices que consent l'Etat aux ressources très limitées pour son amélioration. A titre d'exemple notons que la signalisation routière est pratiquement inexistante chez nous.

La prévention passe également par la formation des conducteurs et le manque de rigueur dans la délivrance de certains permis de conduire constitue un facteur très néfaste contribuant à accroître les taux de sinistralité.

Un frein pourrait être mis à l'inprudence et à l'indiscipline de certains conducteurs si la répression se montrait beaucoup plus rigoureuse, la peur du gendarme étant le commencement de la sagesse. Il existe chez nous divers textes portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, mais, être efficace la répression nécessite des moyens financiers et du personnel. En 1979 l'Etat béninois disposait de 498 agents de Police et 324 gendarmes soit en tout 822 agents répartis sur l'ensemble du territoire national, agents exclusivement affectés à la Police de la circulation routière(\*source\*). Si ces efforts sont méritoires ils restent encore loin de satisfaire entièrement aux besoins en matière de circulation automobile.

Au Bénin les services de secours sont très passablement équipés de services d'urgence et là où ils existent ces services ne fonctionnent pas en permanence.

Mentionnons enfin l'existence d'un comité national de Sécurité Routière ayant des ramifications jusqu'au niveau provincial et qui organise actuellement des campagnes de sensibilisation des masses en réalisant des émissions radiodiffusées, des affiches etc... Un grand espoir peut être fondé sur ce comité.

SECTION II: PROBLEMES LIES A LA GESTION INTRINSEQUE  
DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.-

Plus que ceux touchant à l'environnement de l'assurance automobile les problèmes liés à la gestion intrinsèque de ce risque par la SONAR et qui déterminent l'orientation des résultats de la branche nous intéressent au plus haut chef, notre étude visant à recenser les particularités qui découlent de la position monopolistique de notre Société d'Assurances.

Nous aborderons successivement l'organisation de la production et le service après vente.

Sous-Section I De la Production

Paragraphe I: L'atteinte de la clientèle

L'accroissement de la production doit être l'objectif premier de l'assureur parce que la mutualité qu'il gère est d'autant plus fiable qu'elle unit un grand nombre de personnes. L'assurance étant un produit qui se vend (par opposition au produit qui s'achète spontanément par le client)

il appartient à l'assureur de trouver les moyens adéquats à mettre en œuvre pour atteindre la clientèle. La production tient surtout à une volonté réfléchie d'organisation, d'adaptation, à une action méthodique et persévérante. En République Populaire du Bénin la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SONAR), se particularise par l'absence quasi totale de mesures destinées à promouvoir la vente des produits d'assurance. Le Département production comprend un service prospection il est vrai, mais le personnel réduit à un seul individu ne disposant d'aucun moyen matériel ni financier de surcroît, ne peut valablement remplacer le travail qu'auraient permis de réaliser des intermédiaires ou une publicité judicieusement organisée.-

*Il faut  
réviser  
pour l'auto  
à ce qui concerne  
publité*

La SONAR a très peu fait pour signaler son existence et ils sont bien nombreux ceux qui dans la rue se demandent ce que peut bien signifier le sigle SONAR. En automobile si les assujettis à l'obligation d'assurance de responsabilité civile se dirigent nécessairement d'eux-mêmes vers la seule Société de la place la plupart d'entre eux considèrent la prime qu'il payent comme un impôt et ignorent l'existence des autres garanties que la SONAR peut leur offrir. La souscription massive de ces garanties

.../...

aurait pu permettre de compenser un tant soit peu les nombreuses charges occasionnées par la responsabilité civile illimitée.

Les suggestions rarement faites au comptoir par l'agent producteur ne suffisent pas pour informer le client des détails de telle ou telle garantie. De nombreuses qualités et une formation très sérieuse sont indispensables à l'agent producteur pour lui permettre de rendre accessible au profane le langage exotérique de l'assurance. A la SONAR, la formation des agents après avoir connu de nombreuses péripéties s'effectue actuellement de façon épisodique et aucun stimulant ne vient intéresser ces Agents à l'accroissement du portefeuille de leur société. Agents et cadres sont salariés à la SONAR et leur statut n'est pas défini jusqu'à ce jour.

Dans un marché concurrentiel la SONAR aurait été conduite de gré ou de force à mener une politique commerciale offensive. Dans sa situation actuelle la SONAR ressemble beaucoup plus à une administration qu'à une Société commerciale soucieuse à la fois de rendre des services et de réaliser des bénéfices en cherchant à connaître les besoins réels de la clientèle et à élaborer des produits adaptés.

Nous ne perdons pas de vue qu'un portefeuille aussi important soit-il ne peut donner de bons résultats si le niveau des tarifs et leur application ne permettent pas de couvrir les charges par les primes perçues.

## Paragraphe II: La Tarification

Les tarifs actuellement appliqués au Bénin datent de Juin 1958. Si l'on se réfère à l'évolution des prix étudiée plus haut, il est à peine besoin de souligner que ces tarifs sont très loin en-dessous de ce qu'ils devraient être aujourd'hui. Une augmentation a été demandée mais pour des raisons sociales et politiques elle n'a pu être autorisée.

Le déséquilibre financier qui résulte de cette inadéquation des tarifs aurait pu être légèrement compensé si ces tarifs étaient bien structurés. Les seuls critères pris en considération dans l'application des tarifs sont l'usage, la puissance fiscale et la valeur du véhicule. La prime n'est pratiquement

.../...

pas personnalisée et c'est l'occasion de dire qu'à la SONAR les bons assurés payent pour les mauvais. Un laxisme prévalant dans la majoration de la prime pour risque aggravé (clause malus), la réduction pour non sinistre (clause bonus) et la réduction flotte. L'une des solutions à cette situation consisterait à créer dans un proche avenir un fichier national permettant le dépistage des risques aggravés en vue de l'application rigoureuse de la clause malus.

L'insuffisance des tarifs peut être aussi partiellement compensée par un bon placement des provisions techniques.

### III) - Aragraphe III : Les Placements

Le décret n° 63-72 PR/MPT du 15 Mars 1963 fixe les placements à effectuer par les Sociétés d'assurances opérant au Bénin. Bien que datant de l'époque des sociétés étrangères les dispositions de ce décret s'appliquent également à la SONAR dont les statuts prévoient d'ailleurs à l'article 4 qu'elle est admise à effectuer des opérations de toute nature (opérations financières, mobilières et immobilières) en couverture des provisions techniques qu'elle a constituées. Les structures des placements et les règles d'évaluation y afférentes fixées par le décret précité répondent à un souci de sécurité de liquidité et de rentabilité des pouvoirs publics.

*Frève* S'il existe une politique des placements définie par des textes, dans la pratique la gestion financière de la SONAR est autre. Concrètement les produits financiers de la SONAR à part quelques participations prises dans certaines sociétés d'Etat, proviennent essentiellement d'intérêts bancaires de l'ordre de 7% obtenus des comptes à terme ouverts dans les diverses banques du Bénin. Pratiquement les fonds restent "gelés" en permanence si bien que l'Etat se permet à certains moments de demander des déblocages très importants pour des activités autres que celles définies par les règles de placements fixées par les textes.

Cette situation n'est pas sans inconvénient car elle réduit non seulement les bénéfices financiers susceptibles de peser favorablement sur les résultats mais aussi l'équilibre technique de la SONAR.

.../...

Les produits financiers provenant d'une bonne gestion des placements auraient pu <sup>permettre</sup> de compenser partiellement tout au moins le faible niveau des tarifs automobiles actuellement pratiqués.

Il serait toutefois faux de penser que l'économie béninoise ne bénéficie pas des liquidités ainsi "gelées" pour la SONAR dans les banques - la structure de l'économie béninoise étant très fortement marquée par l'intervention de l'Etat, les provisions déposées augmentent les possibilités d'action de ces banques. Seulement la SONAR, les assurés et les tiers bénéficiaires de contrats n'en tirent pas les avantages auxquels ils sont en droit de s'attendre.

-)  
/// - aragraphe IV: De l'intervention des Réassureurs

La jeunesse de la SONAR lui impose, dans un souci d'homogénéité et aussi de solvabilité de faire participer les réassureurs pour une grosse part à sa gestion - ces derniers, tenant compte de la structure du portefeuille, imposent pratiquement leurs conditions en automobile. En la matière c'est la réassurance non proportionnelle qui est pratiquée. Il n'y a donc pas forcément identité de sort entre l'assureur et le réassureur. Les traités en excédent de sinistres prévoient une cession de primes de 4,5% minimum et 11% maximum avec un plein de 4.000.000 F CFA par sinistre. Les réassureurs n'intervenant qu'au-delà de cette limite rarement atteinte, on imagine les pertes subies par la SONAR qui prend en charge tous les petits sinistres et n'a droit à aucune participation bénéficiaire.-

SOUS-SECTION II : LE SERVICE APRES-VENTE

Il s'agit de la prestation de l'assureur.

C'est incontestablement à l'instruction consciencieuse, au règlement rapide et satisfaisant du sinistre déclaré que l'assuré juge de l'efficacité et de la qualité du service qui lui est rendu. Dans un marché concurrentiel, de la qualité du service après-vente dépend surtout l'attachement de l'assuré à sa compagnie, les autres critères (montant de la prime, bonne rédaction des contrats) ne venant qu'en seconde position.

.../...

Aucune possibilité de choix n'est donnée aux assurables béninois, la SONAR étant la seule société de la place. Il n'empêche que la gestion des sinistres et le système juridique d'indemnisation ont des conséquences à l'égard des assurés et de la SONAR elle-même.

-)

///- aragraphe I: La Gestion des Sinistres

Les agences qui constituent les points de vente des produits d'assurance n'ont aucune autonomie de gestion et ne sont autorisées à régler aucun sinistre quel que soit son montant.

Un dossier sinistre constitué à l'agence avec toute la lenteur due à la communication tardive des pièces nécessaires à son étude technique (procès-verbaux de constats, rapport d'expertise, permis de conduire etc...) est acheminé au Département sinistre où il est réexaminé. Il est ensuite transmis à la commission de règlement du siège qui, après étude, le soumet au contrôle du Directeur Général. Le règlement effectif est soumis au visa du Commissaire du Gouvernement auprès de la SONAR. Ce long circuit entraîne un travail administratif énorme et parfois sans aucune utilité.

La lenteur du règlement des sinistres entraîne une accumulation des dossiers, ce qui a pour première conséquence d'alourdir la gestion et d'en accroître les frais.

L'indemnité compensatrice du préjudice subi, destinée à redonner à son bénéficiaire tous ses pouvoirs de consommateur ou de producteur, est évaluée au jour du sinistre. Quand on pense à l'inflation galopante et à la lenteur des règlements déjà évoquée, on imagine aisément les conséquences que cela peut avoir sur le plan économique.

L'assuré est, quant à lui, profondément déçu et n'a plus tendance à envisager l'assurance que là où elle est obligatoire donc à ne souscrire que la garantie " Responsabilité Civile". Cette attitude ne manque pas d'avoir des répercussions au niveau de la SONAR sur le plan commercial.-

.../...

II - aragraphe II: Le système juridique d'indemnisation.-

Fondé sur le principe de la réparation intégrale du préjudice subi, le système juridique d'indemnisation a une incidence directe sur le porte-feuille des assureurs. La garantie de la SONAR s'étend jusqu'aux pays limitrophes du Bénin; quand on ajoute à cela l'étendue de la responsabilité civile, la multiplicité des chefs de préjudice, l'importance du nombre des ayants-droits, la disparité, sur le plan judiciaire, en matière d'attribution des indemnités on réalise le poids des charges supportées par la SONAR.

Sous-Section III: LE ROLE DU CONTROLE

Le particularisme du contrat d'assurance, le caractère commercial des compagnies et l'importance des capitaux qu'elles drainent justifient le contrôle qu'exerce l'Etat sur leurs activités en vue de protéger les intérêts des assurés et des tiers bénéficiaires de contrats.

On peut s'interroger sur l'opportunité du contrôle dans un marché de monopole. Il existe ici une certaine dualité, l'Etat étant le garant de la solvabilité et de la rentabilité de la SONAR d'une part, et des intérêts des assurés d'autre part.

Pour que ces intérêts soient effectivement défendus le contrôle a été maintenu. Conformément à la loi 62-24 du 17 Juillet 1962 portant réglementation des organismes d'assurances opérant au Bénin ses principales attributions sont:

- Législation et réglementation de la profession
- Contrôle juridique des contrats
- Contrôle sur place et sur pièces
- Etude de marché
- Relations internationales etc...

En réalité il a été réduit à sa plus simple expression et depuis 1975 le Service du Contrôle des Assurances est devenu la division du Contrôle des Assurances dépendant de la Direction des Impôts. Cette Division dont le personnel comprend actuellement deux membres semble n'exister que pour représenter le Bénin dans les réunions internationales où sont pensées et arrêtées les stratégies politiques et administratives des assurances, les préoccupations d'ordre technique étant pratiquement reléguées au second plan.



et commerciales et restent au service du public, et qu'elles ne traitent pas celui-ci comme une administration d'Etat; d'un autre côté qu'elles continuent d'établir et maintenir de bonnes relations avec les assureurs du monde entier."

Or le moins qu'on puisse dire c'est que les considérations d'ordre politique et économique qui ont présidé à la création de la SONAR semblent oublier que protéger la communauté c'est aussi garantir la solvabilité de l'assureur qui est désormais l'Etat.

La Société Nationale d'Assurances et de Réassurance en bénéficiant de la sollicitude des pouvoirs publics peut certainement contribuer à relever le défi du contrôle radical de l'économie mais à condition qu'elle s'efforce d'abord de pratiquer une saine gestion de son porte-feuille.

L'existence d'une société nationale concurrente et d'une société de réassurance pourrait donner une autre physionomie à l'actuel marché béninois de l'assurance.

\* Directeur du programme en assurances de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D)

*Effort remarquable de structuration - Pas mauvaise présentation  
(paragraphe non souligné, respect de liens nécessaires entre certains interliques)  
d'un chapitre de "bouffe".  
devoir réviser son management des transitions entre les paragraphes.  
ou avec de ces transitions.  
Malgré une bonne introduction et une bonne conclusion, le corps de l'étude ne  
permet pas d'établir que le fond du sujet (d'après son intitulé) a été  
traité. En particulier, il n'a pas été apprécié l'impact <sup>économique</sup> d'un marché  
de monopole sur l'évolution de l'assurance automobile: Comment  
une telle option a-t-elle pu influencer positivement ou négativement cette évolution  
et surtout, la régulariser par rapport aux problèmes que cette branche  
rencontre dans les pays africains à économie de marché.  
Les références à M. BOUTE semblent pourtant offrir les éléments d'une  
approche qui aurait permis de traiter réellement le sujet, en plus de  
l'inventaire fait (à la fin du volume) de certains problèmes.*

NOTE: 11,00/20

