

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
DE YAOUNDE/

M E M O I R E D E S T A G E /

Stage effectué du 1er Août au 15 Octobre 1975 à
la Société Sénégalaise de Courtage et d'Assurance
(SOSECODA) Avenue Roume angle rue Jules Ferry à Dakar
par Monsieur EL HADJ N'DOYE Stagiaire à l'Institut
International des Assurances :

Titulaire du B.E. C-2 (Brevet d'Enseignement
commercial du 2ème degré option comptabilité)
du B.S.E.C. (Brevet Supérieur d'études commerciales
option comptable), de la licence es sciences écono-
mique option économie privée et Management "Gestion
des Entreprises".

SUJET/ : La Branche Automobile au Sénégal

-CONCLUSION GENERALE -

N O T E D E L ' A U T E U R

Je voudrais témoigner ma gratitude à Monsieur PECQUEUR Directeur de la société pour sa constante disponibilité corroborée par un encadrement effectif.

Monsieur CHEICKH KA (Ancien stagiaire de l'I.I.A.) pour m'avoir associé à certaines tâches concrètes.

Monsieur ABDOU KARIM DIOUF pour sa ~~généreuse~~ diligence et son précieux concours dans l'accomplissement des activités productives.

Monsieur SAKHO pour avoir dactylographié mon mémoire.

Ma reconnaissance s'adresse également à Monsieur IBRAHIMA THIAW du service sinistre, à Monsieur NAFFA ainsi qu'à tous les autres membres du personnel de la SOSECODA pour leur étroite collaboration.

Puisse ce mémoire apporter une modeste contribution à l'impérieuse mise en oeuvre des modifications structurelles du marché sénégalais de l'assurance.

—
—
—
—
—
—
—
—
—
—

PREAMBULE/

LE MARCHE SENEGALAIS DE L'ASSURANCE

Avant 1961 les compagnies d'assurance exerçant sur le territoire Sénégalais traitaient en même temps des affaires pour l'ensemble de l'ex Afrique Occidentale Française (A.O.F.). Ce n'est donc qu'à partir de 1961 que les compagnies d'assurance s'occupèrent essentiellement des affaires locales (.) Le marché sénégalais est par conséquent un marché jeune.

De 1961 à 1965 la production intérieure brute accuse un taux annuel moyen de 2,4% alors que le taux moyen d'accroissement annuel des primes émises par les entreprises d'assurance est de l'ordre de 7,8% (.).

Cette progression est-elle le gage d'une expansion du secteur des assurances ? IL paraît difficile de répondre par l'affirmative car la période considérée révèle un curieux paradoxe : en effet il semble qu'à l'exclusion de l'année 1963 le taux de croissance de l'assurance est inférieur à celui de la production intérieure brute au cours de la même période. D'autre part même si l'année 1963 accuse un taux de croissance appréciable, celui-ci est principalement dû à une augmentation des primes de l'ordre de 30% plutôt qu'à une augmentation quantitative des polices. *de*

IL résulte de ce tableau d'ensemble que le marché sénégalais de l'assurance n'a pas connu, au cours de la période 1961-1965 une progression satisfaisante.

Quid de l'évolution actuelle du marché sénégalais de l'assurance ? Nous regrettons de ne pouvoir retracer l'évolution du marché au titre des exercices 1974 et 1975 faute de renseignements statistiques.

De 1961 à 1973, exercices au titre desquels un compte rendu des opérations d'assurance fut publié par le service du contrôle du Ministère des Finances, le volume global des primes encaissées se présente comme suit :

(.) **Réflexions sur l'assurance au Sénégal entre 1961 et 1965**
par **Pierre Henri Delmas** Directeur de la C.S.A.R. et Président
du Comité des Assureurs du Sénégal.

ANNEES	CHIFFRE D'AFFAIRES GLOBAL	INDICE DE VARIATION	TAUX D'ACCROISSEMENT PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE T.%
I96I	I.355.336.6I3	I00	-
I962	I.387.09I.640	I02,34	2,34
I963	I.764.504.28I	I29,64	27,30
I964	I.828.609.698	I33,28	3,64
I965	I.832.I26.997	I33,47	0,19
I966	I.894.299.462	I34,50	I,03 3,39
I967	I.932.459.782	I36,90	2,40
I968	2.040.II5.9I5	I42.47	5,57
I969	2.020.264.8I2	I4I,50	- 0,97
I970	2.086.465.I78	I44,67	3,17
I97I	2.295.I7I.7I6	I53,76	9,09
I972	2.645.484.608	I67.00	I3,24
I973	2.995.I79.702	I80,21	I3,21
I974			

-1960 = année de base-

(.) Comptes rendus des opérations d'assurance.

120,11
Nbr
6,8%

Le tableau suivant traduit une progression assez satisfaisante du volume des primes. De 1961 à 1973 la production a augmenté de 80,21%. Le taux d'accroissement moyen de la production toutes branches gravite autour de 8%. En 1974 le chiffre d'affaires global doit être de l'ordre de 3,5 milliards.

En tout état de cause le marché sénégalais de l'assurance occupe la 3ème place à l'échelon de la C.I.C.A. (.) après la Côte d'Ivoire (6,5 milliards en 1974) et le Cameroun (5,5 milliards en 1974).

Toutefois il convient de souligner que malgré cette progression du volume global des encaissements, la branche automobile accuse au Sénégal un déséquilibre cumulatif chronique qui en 1973 et 1974 a paralysé l'ensemble du marché. D'Où la nécessité d'une meilleure politique d'assainissement de la branche. En 1975 sur quelques 35 sociétés d'assurance exerçant sur le territoire,

+ Mali
(+) malgache
(-) malagache
France

(.) La C.I.C.A, Conférence Internationale des Contrôles d'assurance, regroupé les pays suivants : Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute Volta, Niger, et Sénégal. Elle a été instituée par une convention signée à Paris le 27 Juillet 1962.

2 seules sont sénégalaises. Une telle structure peut entraver "l'existence de véritables relations bilatérales entre le marché local de l'assurance et les marchés internationaux" (.) Une bonne politique Nationale en matière d'assurance pour un pays en voie de développement exige, en sus de la réglementation et d'un contrôle rigoureux des opérations d'assurance, la recherche des voies et moyens par lesquels on peut supprimer sinon atténuer les conséquences néfastes de la domination étrangère.

Le marché sénégalais de l'assurance est un marché de concurrence imparfaite. Il comporte 5 ou 6 sociétés de taille moyenne et une multitude de petites unités. Compte tenu de cette particularité il apparaît souhaitable de modifier la structure des sociétés existantes mais tout en maintenant le jeu de la concurrence entre les diverses compagnies. Une étape initiale consisterait à concentrer les petites succursales étrangères de façon à leur doter une plus grande surface financière et du même coup une plus grande compétitivité. La 2ème étape comporterait entre autres options possibles :

(.) Extrait de la conférence de M.L.S. BUOL Directeur de la branche assurance de la CNUCED.

-soit la création de nouvelles compagnies nationales destinées à coexister sur le marché national avec les succursales des compagnies étrangères ;

-soit la substitution progressive de sociétés de droit national avec siège dans le pays aux filiales des compagnies étrangères.

IL importerait en outre de favoriser la création d'une caisse centrale de réassurance.

Ces transformations structurelles permettraient sans nul doute l'eclosion du marché sénégalais de l'assurance

EXPOSE INTRODUCTIF

Ce stage s'inscrit dans le cadre de la réforme envisagée par l'Institut International des Assurances de YAOUNDE et qui vise à familiariser les stagiaires à la pratique des assurances.

Cette heureuse initiative recueille notre assentiment dans la mesure où l'esprit qui y préside est de rompre avec la formation dichotomique classique qui procède en 1er lieu par un enseignement théorique et en second lieu par l'apprentissage pratique.

Let's raise the formation formation?

Le Thème choisi à savoir : "LA BRANCHE AUTOMOBILE AU SENEGAL" revêt une importance toute particulière. Elle représente à elle seule 50% des encaissements de toutes les compagnies d'assurance exerçant sur le territoire. Mais elle accuse un déficit systématique qui paralyse parfois l'ensemble du marché ainsi que le traduit la situation de l'année 1973, voire celle de 1974.

Cette branche est d'autant plus préoccupante que les autres catégories d'opérations en l'occurrence les catégories vie et capitalisation, Maritime et transports connaissent une faible progression.

Nous nous proposons dans notre démarche de procéder en 1er lieu à une brève présentation de la société où le stage s'est effectué.

Nous nous efforcerons ensuite d'élucider les problèmes spécifiques à la branche automobile au Sénégal et en particulier les obstacles auxquels elle se heurte.

La 1ère partie du mémoire sera consacrée aux aspects pratiques de la tarification automobile.

La seconde partie sera consacrée à l'analyse critique de la branche.

Nous déboucherons enfin sur les solutions à envisager pour rétablir la situation.

E T U D E P R E L I M I N A I R E

Avant d'aborder le vif du sujet, il convient de présenter brièvement la société où le stage s'est effectué ;

I) Objet et place de la société sur la marché

La société Sénégalaise de Courtage et d'Assurance (SOSECODA) est une Agence du Groupement Français d'Assurances (G.F.A.) sté anonyme d'assurance et de réassurance dont le siège se trouve à Paris.

L'activité de la SOSECODA est assez diversifiée.

Elle traite des affaires incendie, automobile, maritime et transports divers risques parmi lesquels on peut citer entre autres la Responsabilité Chef de Famille, l'Individuelle accidents, l'assurance chasse et celle contre les dégâts des eaux.

II) Composition du Personnel :

La SOSECODA compte un effectif de 17 Personnes :

- 1 Directeur
- 1 Attaché de Direction
- 1 Secrétaire de direction
- 3 Rédacteurs - production
- 2 Rédacteurs - sinistres
- 1 Comptable et 1 Caissière comptable
- 2 Dactylographes
- 1 Archiviste
- 1 Chauffeur encaisseur
- 1 Planton
- 2 Gardiens

III) Les principaux services :

A) Le SERVICE PRODUCTION

IL a pour rôle la réception des Clients, la rédaction des polices, la rédaction des avenants de transfert, de résiliation, de suspension et de toute autre modification des contrats en cours à savoir l'adjonction ou le changement de véhicule.

B) LE SERVICE SINISTRE

IL convient de rappeler que les tâches du service sinistre sont allégées puisque la SOSECODA est une agence. Autrement dit la détermination des provisions techniques (provision pour risques en cours et pour sinistres à payer) se fait au siège à Paris.

Nous nous contenterons de donner un bref aperçu du fonctionnement du service et en particulier lorsque se produit un sinistre en automobile.

Le service sinistre s'occupe du contentieux en général.

IL a principalement pour rôle :

-La réception des victimes d'accidents (assurés ou parties adverses)

-l'enregistrement des déclarations d'accidents;

-la constatation des dégâts matériels en collaboration avec l'Expert désigné ;

-l'évaluation des dommages matériels, corporels;

-la transaction avec les victimes;

-La vérification des conditions de la garantie ;

-la soumission des litiges soit à la commission d'arbitrage avec l'accord préalable des deux parties (cas des dégâts matériels) soit à l'avocat de la sté (cas des dommages corporels)

-l'ouverture des dossiers de sinistres et de la transmission des pièces justificatives au siège.

C) LE SERVICE DES ARCHIVES

IL participe de façon étroite au bon fonctionnement de tous les services. IL a pour rôle la bonne tenue des polices et des dossiers de sinistre en vue de leur consultation rapide.

A cet effet le responsable du service doit veiller à classer les polices d'assurance par ordre numérique, les dossiers de sinistres corporels par ordre alphanumérique, et ceux matériels par ordre numérique. IL est en outre chargé de vérifier à partir du 10 de chaque mois toutes les polices qui arrivent à échéance à la fin du mois de manière à ce que la réclamation ait lieu au moment opportun.

D) LE SERVICE COMPTABILITE :

IL a pour rôle ;

1) L'enregistrement des encaissements et des débours de sinistres dans les journaux auxiliaires de trésorerie ;

2) La ventilation des quittances dans des registres ;

3) La centralisation périodique des encaissements et leur ventilation en primes nettes, taxes (T C A et T E) et en coût d'actes (R + CC)

4) L'établissement mensuel des relevés des impayés (primes ou quote part en coassurance) pour chaque branche.

5) La transmission de toutes les pièces comptables au siège.

LA BRANCHE AUTOMOBILE AU SENEGAL/

Partout à travers le monde la branche automobile est celle qui enregistre le plus fort pourcentage de primes encaissées. Dans la plupart des Pays le volume des encaissements de la branche automobile est de l'ordre de 50%. Cependant l'équilibre technique n'y est jamais atteint. Le marché sénégalais de l'assurance n'échappe pas à cette tendance générale ainsi que l'indiquent les statistiques suivantes :

ANNEE	CHIFFRE D'AFFAIRES REALISE EN CFA		
	TOUTES BRANCHES	BRANCHE AUTOMOBILE	
I96I	I.355.336.6I3	655.492.885	48,36%
I962	I.387.09I.640	696.203.762	50,19%
I963	I.764.504.28I	954.837.042	54,12%
I964	I.828.609.698	988.6II.889	54,07%
I965	I.832.I26.997	898.8I6.968	49,06%
I966	I.894.299.462	908.779.9I6	50,00%
I967	I.932.459.782	900.789.422	47,37%
I968	2.040.II5.9I5	880.359.45I	43,14%
I969	2.020.264.8I2	9I8.230.42I	45,45%
I970	2.086.465.I78	924.I82.269	44,29%
I97I	2.295.I7I.7I6	999.I45.I30	43,53%
I972	2.645.484.608	I.II7.675.036	42,25%
I973	2.995.I79.702	I.I2I.I72.908	37,44%

(.) I96I = ^{9 : 2.005 Millions} année de base

^{920 Millions}

Le chiffre d'affaires moyen arithmétique de la branche pour les exercices 1961 à 1973 inclus est de l'ordre de :
 $\frac{609,27}{13} = 46,87\%$ de la production toutes branches.

A partir de 1975 ce taux devra, toutes choses égales par ailleurs, dépasser désormais 50% du volume global des encaissements du fait de l'institution de l'obligation d'assurance automobile (loi sénégalaise du 18 Juillet 1974 entrée en vigueur depuis Janvier 1975)

IL faut toutefois noter que la branche automobile continue d'accuser au Sénégal un déséquilibre latent qui, si on n'y prend garde, risque de dégrader systématiquement l'ensemble du marché. Nous envisageons au cours des développements ultérieurs de mettre en évidence toutes les spécificités de la branche automobile au Sénégal

SECTION I LA TARIFICATION AUTOMOBILE ASPECTS PRATIQUES :

Quel est l'évantail de la couverture de la SOSECODA en matière automobile ? Comment se détermine la prime ?

I) LES RISQUES COUVERTS :

A) LES RISQUES COURANTS :

ILs sont au nombre de 5 (voir en annexe les Conditions-Générales et Particulières de la police d'assurance automobile)

1) LE RISQUE A : Responsabilité civile Illimitée (R.C.I.)

2) LE RISQUE B : Recours des Tiers Incendies (R.T.I.)

La garantie pour ce risque est illimitée pour les catégories de tarifs 1,2 et 3 applicables aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Elle est limitée à 50 millions de francs pour les autres

3) LE RISQUE C : Dommages éprouvés par les véhicules :

La prime pour ce risque est calculée en fonction de la valeur à neuf du véhicule.

4) LE RISQUE D : INCENDIE ET EXPLOSIONS

5) LE RISQUE E : VOL

Pour les risques D et E la prime est calculée à partir de la valeur vénale du véhicule.

IL importe de souligner que l'assuré a le choix entre trois formules de couverture ; il peut s'assurer soit en risque "A" simplement soit à la fois pour les risques "A" "B" "D" et "E" ou encore opter pour l'assurance tous risques ("A" "B" "C" "D" "E"). Signalons que le risque "C" (dommages aux véhicules) ne peut en aucun cas être garanti isolément.

B) LES RISQUES COMPLEMENTAIRES

1) L'ASSURANCE SECURITE ROUTIERE

La société fait également souscrire aux assurés qui le désirent une assurance individuelle personnes transportées en automobile. Dans ce cas le plein de souscription par place offerte est de 2.500.000 francs en cas de décès ou d'incapacité permanente temporaire ; la garantie des frais médicaux par place offerte est variable (plancher 60.000 Frs, plafond 300.000 Frs)

2) L'ASSURANCE INDIVIDUELLE CIRCULATION POUR VEHICULE A 2 ROUES/

Pour cette assurance les pleins de souscription par place offerte se ventilent ainsi :

- <u>DECES</u>	I.000.000 Frs
- <u>INCAPACITE PERMANENTE TOTALE</u>	I.000.000 Frs
- <u>FRAIS MEDICAUX</u>	100.000 Frs

C) LES TARIFS APPLICABLES

1) Tarifs des risques courants (voir en annexe)

On distingue 5 catégories de tarifs :

-Le tarif 1 est applicable aux véhicules de tourisme utilisés tant pour les besoins professionnels que privés.

-Le tarif 2 concerne les véhicules commerciaux affectés au transport de produits ou de marchandises pour le compte de l'assuré non muni de la patente de transporteur.

-Le tarif 3 est applicable aux véhicules de transport à titre onéreux de produits ou de marchandises appartenant à des tiers

-Le tarif 4 s'applique aux véhicules de transport de Personne à titre onéreux (véhicule de 8 places au plus)

-Le tarif 5 concerne les véhicules motorisés à 2 ou 3 roues et aux véhicules d'un poids mort égal ou inférieur à 150 kgs dont le nombre de places n'excède pas 2.

IL est ^aremarquer que la tarification des risques courants est fonction de la puissance fiscale du véhicule s'il s'agit du risque A et de la valeur du véhicule pour les autres risques (B.C.D. et E).

Dans le cas où un véhicule peut être rangé dans plusieurs catégories tarifaires prévues, le tarif qui lui est applicable est toujours sans réduction possible, le tarif comportant la prime la plus élevée.

2) TARIF DES ASSURANCES INDIVIDUELLES PERSONNES TRANSPORTEES

a) Individuelle auto

Tarif par place offerte :

-DECES0,25%

-I.P.T.0,25%

du capital ?
sans cot

Pour les frais médicaux le tarif par place offerte varie entre 640 Frs, ainsi que l'indique le tableau suivant :

et 1250 Frs

FRAIS MEDICAUX	
Garantie par place offerte	Prime par place offerte
60.000	640
75.000	840
100.000	900
150.000	1.000
200.000	1.100
250.000	1.175
300.000	1.250

b) Individuelle véhicules à 2 roues

Ici le tarif varie en fonction du type du véhicule :

-Cyclomoteur et vélomoteur ne dépassant pas 49cm³

DECES0,75 ‰

I.P.0,75 ‰

F.M. 1.500 Frs pour une garantie de 50.000 Frs
ou 2.700 Frs pour une garantie de 100.000 Frs.

-Vélomoteur et motocyclette de 50 cm³ et plus :

Déces2, 7 ‰

I.P. 2, 7 ‰

F.M.3.750 Frs pour une garantie de 50.000 Frs
ou /..... 6.750 Frs " " de 100.000 Frs

II - LES COMPOSANTES DE LA PRIME

La prime totale due par l'assuré se compose de la prime nette, du coût des pièces et des taxes diverses.

A) - LA PRIME NETTE

C'est la prime de base indiquée par le tarif (voir en annexe). Parmi les risques courants la prime nette, en ce qui concerne le risque A dépend de la puissance fiscale du véhicule et pour les autres de la valeur du véhicule

B) - LE COUT DES PIECES

Depuis le 12 Février 1974 le coût d'actes (coût des répertoires et coût du contrat) s'établit comme suit :

<u>Classes de prime</u>	<u>Coût d'actes</u>
de 0, 10.000 Frs	1.000 Frs
de 10.001 à 100.000 Frs	1.500 Frs
au dessus de 100.000 Frs	2.000 Frs

C) - LES TAXES DIVERSES

L'Assuré doit également supporter la taxe sur le chiffre d'affaires et la taxe d'enregistrement.

1°) LA TAXE SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES :

Elle est égale à 9,29 % du total des commissions. La SOSECODA perçoit :

a) - une commission d'agence

Elle représente 75% du coût d'actes qui se compose du coût du répertoire et du coût du contrat.

2°) LA TAXE D'ENREGISTREMENT

Elle se calcule à partir du cumul : prime nette + coût du répertoire + coût du contrat + taxes sur le chiffre d'affaires. Elle représente 10% de ce cumul en assurance automobile et risques divers, 30% en incendie, 5% en maritime.

D) GENERALISATION

Si nous désignons par P. la prime totale, **P** la prime nette, R le coût du répertoire, par C.C. le coût du contrat, TCA la taxe sur le chiffre d'affaires et par TE la taxe d'enregistrement nous obtenons la relation suivante :

$$P = \mathbf{P} + (R + CC) + TCA + TE$$

III QUELQUES ETUDES DE CAS

A) Tarification des risques courants

Les tarifs de base indiqués en annexe représentent exclusivement la prime nette.

1) APPLICATION DU TARIF 1 (USAGE ; PROMENADE ET AFFAIRES)

a) Un particulier souscrit une assurance automobile tous risques pour sa voiture Peugeot 504 puissance fiscale 11 CV essence, valeur vénale 1.000.000 Frs pour une valeur à neuf de 1.800.000 Frs, calculer la prime totale supportée par ce dernier ;

.../.....

Risque A	26.900
Risque B	-
Risque CI.800.000Frs x 9,2%	165.600
Risque D 0,56% x I.000.000	5.600
Risque E I.000.000 Frs x I%	10.000
Prime nette	208.100
R + CC.....	2.000
TCA	4.972
T E	21.507
prime totale	236.579

Détail des commissions

Commission d'agence 208.100 x 25% =	52.025
Commission d'enregistrement 3/4(R+CC) = ...	1.500
total des commissions	53.525

→ TCA = 9,29% x 53.525 = 4972,4725

b) Un automobiliste assure sa Fiat 124 8-CV valeur 450.000 Frs à l'usage promenade et affaires au titre des risques ci-après : A, B, D et E

RC I	20.920
R T I	-
Incendie 450.000 x I%	4.500
Vol 0,56% x 450.000	2.520
Prime nette	27.940
R-+ C C	1.500
TCA	753
	30.193
T E	3.019
Prime totale	33.212

Commissions :

Commission d'agence	6.985
Commission d'enregistre- ment.....	1.125
	8.110 → TCA = 753,42

2°) APPLICATION DU TARIF 2

Un transporteur assure sa camionnette 404 9-CV qui vaut 600.000 Frs et qu'il affecte au transport de marchandises lui appartenant. Les garanties couvertes concernent les risques A B D et E. Determiner la prime totale :

R.C.I.	45.420
R.TI.....	-
INCENDIE I,5% x 600.000	9.000
VOL 0,28% x 600.000	1.680
Prime nette	56.100
R + C C.....	1.500
TCA	1.159
	58.759
T E	5.876
Prime totale	64.635

Commission d'agence II.355

Commission d'enregistre_e I.125

12.480 → TCA = 1.159,3.920

3°) APPLICATION DU TARIF 3

UN livreur assure tous risques sa camionnette Peugeot 404-9-CV valeur 1.500.000 Frs à l'usage transport à titre onéreux de marchandises pour le compte de tiers ;

R C I	62.610
R.T.I.....	-
Domages I9,25% x 1.500.000	288.750
Incendie I,5% x 1.500.000 Frs	22.500
Vol0,28% x 1.500.000 Frs	4.200
Prime nette	378.060
R + CC.....	2.000
T C A	8.920
T E	38.898
Prime totale	427.878

Détail des commissions :

Commission d'agence	94.515
Commission d'enregistrement	I.500
	<u>96.015 Frs</u>

⇒ T.C.A. = 9,29% x 96.015 = 8.919,7935

REMARQUE :

Tous les ensembles ci-dessus concernant la tarification applicable aux nouveaux assurés. Le tarif applicable aux anciens assurés peut dans certaines conditions être assorti d'un système de bonification.

Les conditions d'octroi sont les suivantes :

-Le contrat ne doit pas avoir été suspendu au cours de la période d'assurance, suspension ouvrant droit à remboursement de la prime ou à un report d'échéance.

-De plus, il faut que le sinistre prévu au contrat n'ait pas eu lieu.

Si ces conditions sont remplies l'assuré peut demander de bénéficier de la bonification. Celle ci est égale à 10% de la prime écoulee, 15% pendant 2 années d'affilée et un plafond de 20% pendant 3 années consécutives ou plus.

—
—
—
—
—
—

B) - TARIFICATION DES RISQUES COMPLEMENTAIRES

Un particulier souscrit une assurance individuelle personnes transportées. Son véhicule comporte 5 places ;

Déterminer la prime nette par place offerte, la prime nette globale et la prime totale sachant que l'assuré désire payer le tarif plafond pour les frais médicaux.

1°) PRIME NETTE PAR PLACE OFFERTE

Décès : 2.500.000 Frs x 0,25 ‰ =	625
Incapacité Permanente temporaire ;	
2.500.000 Frs x 0,25 ‰ =	625
Frais médicaux	1.250
Prime nette	2.500

2°) PRIME NETTE GLOBALE :

2.500 Frs x 5‰ =	12.500
R + CC	1.500
TCA	395
T E	1.440
Prime totale	15.835 Frs

3°) DETAIL DES COMMISSIONS

Commission d'agence.....	3.125
Commission d'enregistrement...	1.125
	<u>4.250</u> → TCA = 394,8250

C - LE SYSTEME DE LA TARIFICATION DES RISQUES
AGGRAVES/

La tarification des risques aggravés ne visait initialement que la catégorie "Transport public de Voyageurs" (T.P.V.). Elle vient d'être étendue à tous les véhicules terrestres à moteur (Journal officiel n° 4427 du 7-6-1975 pages 751 et 752).

Désormais lorsqu'un assuré automobiliste commet plusieurs accidents au cours de la même période d'assurance, l'assureur peut lui demander lors du renouvellement de son contrat de payer une surprime conformément à la circulaire n° I2I du 7-1-1964.

MODALITES D'APPLICATION

Ici il faudrait envisager 2 cas suivant que les deux parties contractuelles (assureur, assuré) ont trouvé ou non un terrain d'entente.

1ère Procédure : accord à l'amiable

Si l'assuré accepte de payer la surprime lors du renouvellement, il est fait application du barème ci-dessous. La surprime sera calculée en fonction de la fréquence moyenne annuelle des sinistres, par véhicule et du taux des sinistres à primes.

Tableau de fréquences (1)

Fréquence moyenne annuelle des sinistres par véhicule	I à 5	6 à 10	11 à 20	20 à 50	+ 50
Nombre de sinistres moyens (2 à 3	50%	60%	80%	100%	130%
(3 à 5	80%	100%	120%	140%	160%

Tableau du taux des sinistres à primes (2)

Moins de 75%	de 75% à 100%	100% à 150%	150% à 200%	200% à 250%	250% à 300%	300% à 350%	350% à 400%
0	40%	80%	120%	160%	200%	250%	350%

La surprime applicable est égale à la moyenne arithmétique des 2 taux d'accroissement définis par les tableaux ci-dessus.

INTERPRETATION STATISTIQUE

IL ressort des tableaux que le taux de surprime croît d'une part avec l'importance des sinistres et du nombre de véhicules dont dispose l'assuré et d'autre part, avec l'accroissement du taux des sinistres à primes. On constate d'après le barème que le taux de surprime le plus bas est de 25%

GENERALISATION :

Si f désigne la fréquence, n le nombre de sinistres, x le nombre de véhicules, t le taux d'accroissement du tableau 1, $\frac{S}{P}$ le taux de sinistres à primes, t' le taux d'accroissement du tableau 2 et T le taux de surprime nous obtenons les relations suivantes :

$$f = \frac{n}{x}$$

$$T = \frac{t + t'}{2}$$

APPLICATION :

Un assuré possède 3 véhicules. Au cours de la période d'assurance il cause 6 accidents. Son assureur a payé 480.000 Frs de sinistres alors qu'il a perçu une prime annuelle de 120.000 Frs.

Au seuil de l'exercice suivant il vient renouveler son contrat. L'assureur lui exige une surprime obtenue ainsi ;

$$F = \frac{6}{3} = 2 \rightarrow t = 50\% \quad \frac{S}{P} = \frac{480.000}{120.000} = 400\% \rightarrow$$

$t' = 350\%$. Par conséquent le taux de surprime est :

$$T = \frac{t + t'}{2} = \frac{50 + 350}{2} = 200\%$$

L'assuré sera donc tenu de payer, toutes choses égales par ailleurs, une prime de renouvellement de 360.000 Frs c'est à dire 120.000 Frs x 300% ou (120.000 Frs + 120.000 x 200%).

IL convient de préciser que ce système stipule que la majoration ne s'applique qu'au risque R.C.

Nous constatons que la circulaire relative à la tarification des risques aggravés semble par endroits imprécise. En effet dans l'exemple choisi aucune distinction n'est faite quand à la part de sinistre RC.

De même on ne sait pas non plus l'importance relative de la RC dans la prime annuelle. Aussi ~~si~~ on suppose que la portion de prime RC est égale à 90.000 Frs et que le coût du sinistre RC s'évalue à 270.000 Frs, le taux de surprime va se trouver modifié. En effet : $\frac{S}{P} = \frac{270.000 \text{ Frs}}{90.000} = 300\% \text{ -----}$

$T' = 200\%$ et par conséquent

$T = 50 + 200 = 125\%$ ce qui donne une prime de renouvellement de 30 000 F $\times 2,25 = 67.500 \text{ F}$. Cela correspond à une diminution de la prime de 157.500 Frs. Ce qui en définitive désavantage l'assuré.

Notre observation doit cependant être nuancée car il est bien évident que la presque totalité du coût du sinistre est imputable à la garantie RC. Si par exemple on considère que le montant du sinistre RC est de 420.000 Frs et la portion de prime RC de 80.000 Frs il s'ensuit que :

$\frac{S}{P} = \frac{420.000}{80.000} = 525\% \text{ ---} \rightarrow T' = 350\%$. On retrouve donc le résultat initial à savoir $T = 200\%$ et $P = 360.000 \text{ Frs}$.

REMARQUES :

Lorsque l'assuré, après avoir accepté l'application de ce barème spécial, se trouve dans l'impossibilité de payer dans l'immédiat l'intégralité de la prime de renouvellement, la compagnie peut sur sa demande en étaler le paiement sur une plus longue période. Dans ce cas il est alors fait application du barème des courtes périodes. Ce peut être le système des 3 - 3 - 6 ou celui des 6 - 6.

Le 1er mode de règlement signifie que la prime est fractionnée en 2 trimestrialités la 1ère de 44% - la 2ème de 24% et une semestrialité de 37% soit au total 105% de la prime renouvelée.

Quant au second mode de règlement il y a deux semestrialités la 1ère de 68% et la 2ème de 37%, ce qui fait également 105%.

Dans les 2 cas on observe que le fractionnement de la prime donne droit à la compagnie à un prélèvement de 5% à titre d'intérêt de retard. Cela se justifie puisque le système de fractionnement équivaut pour l'assureur à différer le paiement étant entendu que la prime de renouvellement est payable d'avance.

.../...

APPLICATION : SYSTEME 3-3-6

Si la prime de renouvellement est fixée à 180.000 Frs
l'assuré paiera ;

-au 1er trimestre	180.000 Frs x 44% =	79.200 Frs
-au 2ème trimestre	180.000 Frs x 24% =	43.200 Frs
-au dernier semestre	180.000 Frs x 37% =	66.000 Frs
		<u>189.000 Frs</u>

d'ou des intérêts de retard de 180.000 Frs x 5% = 9.000 Frs

2ème PROCEDURE : LE REFUS DE L'ASSURE

Si l'assuré refuse de payer la surprime, il doit saisir le comité de tarification qui jouera le rôle d'arbitre. La décision du comité sera notifiée à l'assureur dans un délai de 10 jours.

Si l'assuré conteste à nouveau la décision du comité, celui ci fera parvenir une circulaire aux autres assureurs locaux. Ainsi même si l'assuré s'adresse à une autre compagnie, cette dernière est tenue de lui imposer le taux de surprime fixé par le comité.

SECTION II -ANALYSE CRITIQUE DE LA BRANCHE
AUTOMOBILE/

La précarité de l'équilibre technique de la branche automobile est un phénomène universel, principalement dû à l'octroi par les assureurs d'une garantie illimitée à l'endroit du risque responsabilité civile alors que la fréquence des sinistres de la branche est bien trop grande.

La branche automobile au Sénégal n'échappe pas à ce fléau du siècle. L'équilibre technique y est fortement compromis pour plusieurs raisons.

Nous envisageons tout d'abord de mettre en évidence l'importance du déséquilibre. Ce faisant, il conviendra ensuite de rechercher les principales causes et de trouver les mesures nécessaires au rétablissement de l'équilibre.

I - LE DESEQUILIBRE CROISSANT DE LA BRANCHE-

Pour apprécier l'importance du déséquilibre, nous allons déterminer la sinistralité c'est à dire le taux de sinistres à primes.

A - LE CONCEPT D'EQUILIBRE TECHNIQUE -

L'équilibre technique est défini par le rapport S/PA. S/désigne ici le coût des sinistres y compris le chargement, PA représente le montant des primes acquises au titre d'un exercice donné.

Rappelons que S et PA se déterminent de la façon suivante ;

$$S = \begin{cases} \text{Provision de sinistre à l'inventaire } n \\ + \text{ paiement de sinistre pendant l'exercice } n \\ - \text{ provision de sinistre à l'inventaire } n-1 \end{cases}$$

$$PA = \begin{cases} \text{Primes émises dans l'exercice } n-1 \text{ et reportées de} \\ \text{l'exercice } n-1 \text{ à l'exercice } n \\ + \text{ Emissions de l'exercice } n \\ - \text{ primes émises dans l'exercice } n \text{ et reportées de l'exercice} \\ \text{ } n \text{ à l'exercice } n + 1 \end{cases}$$

Certes nous aurions pu définir le taux d'équilibre par le rapport S/PE avec PE représentant le total des primes émises mais la 1ère méthode offre l'avantage d'une plus grande homogénéité des taux au cours des différentes périodes de référence.

B) - L'EVOLUTUION DES TAUX DE SINISTRES A PRIMES-

.../...

DE 1963 à 1973

La branche automobile accuse au Sénégal un déficit chronique qui ne cesse de s'accroître depuis 1970 ainsi que le retrace le tableau suivant :

Chiffres en millions de cfa

Année	Primes acquises	Coût des sinistres + chargement	Taux de sinistres à primes
1963	891	1.060	118,97%
1964	960	930	96,87%
1965	875	894	102,17%
1966	870	683	78,51%
1967	837	834	99,64%
1968	901	889	98,67%
1969	891	1.023	114,81%
1970	928	963,3	103,80%
1971	997,9	1078,3	108,06%
1972	1131,2	1475,9	130,47%
1973	1119,2	1567,6	140,06%

Source/: circulaire du comité des assureurs du 4/6/1975

Ce tableau montre que le coût des sinistres y compris le chargement de gestion croît de façon plus que proportionnelle à l'accroissement des primes acquises. Nous observons que les seuls exercices pour lesquels l'équilibre technique a été satisfaisant sont ceux des années 64 - 66, 67 et 68 ; l'année 1966 étant la plus satisfaisante. Par contre l'année 1969 accuse un déficit brutal qui s'amenuise en 1970 pour s'accroître progressivement à partir de 1971 au point de paralyser l'ensemble du marché en 1973.

IL est bien évident que les taux de sinistres à primes ainsi obtenus seraient plus mauvais si l'on tenait compte de l'incidence de l'érosion monétaire de 1963 à 1973.

.../...

Signalons que les chiffres communiqués plus haut le sont en francs courants. L'analyse serait par conséquent plus correcte si elle était faite en francs constants mais nous disposons malheureusement peu de renseignements statistiques relatifs à l'indice des variations de la monnaie.

IL est à noter que l'analyse comparative du coût de l'assurance automobile au Sénégal et en cote d'Ivoire révèle pour l'exercice 1973 d'après la méthode G.T.A. les taux de sinistres à primes suivants (.)

	<u>Chargement non compris/</u>	<u>avec chargement</u>
-Sénégal	117%	147%
-Cote d'Ivoire	96%	126%

Ce qui laisse ressortir que le déficit de la branche automobile au Sénégal en 1973 croît de plus de 16% par rapport à celui de la cote d'Ivoire ; en effet $\frac{147 - 126}{126} = + 16,67\%$

(.) Rapport de la commission automobile en Juillet 1975

En tout état de cause le déficit de la branche en 1973 a dégradé sensiblement l'ensemble du marché ainsi que le témoigne le compte rendu des opérations d'assurances établi par les autorités de contrôle.

L'importance du déficit justifie la méfiance des assureurs à l'égard d'un risque automobile qui occasionne des coûts inquiétants. Ce climat d'insécurité se manifeste surtout à l'endroit de la catégorie 4 relative aux véhicules destinés au transport public de voyageurs (T.P.V.) d'autant que l'assurance automobile est rendue obligatoire depuis Janvier 1975.

Plus important pour nous serait de rechercher les motifs de ce déséquilibre croissant.

II - LES CAUSES DU DESEQUILIBRE

Les causes sont multiples. On distingue des causes exogènes et des causes endogènes.

A) - LES CAUSES EXOGENES

Ces causes sont principalement d'ordre économique. L'insuffisance du tarif automobile face à la hausse galopante des prix des composantes du coût total des sinistres en automobile, apparaît comme l'obstacle majeur au rééquilibre de la branche.

O! indique d'ici

Non! pour le TPV elle a été obligatoire

I) - L'INSUFFISANCE DU TARIF AUTOMOBILE /

L'unique hausse du tarif automobile enregistrée de 1961 à 1975 est celle de 15% intervenue en 1963 alors que le niveau général des prix a considérablement augmenté.

Au Sénégal le tarif automobile varie en fonction de la force fiscale du véhicule. IL est à noter que la notion de force fiscale est une notion figée qui ne prend pas en compte les performances des véhicules (.) En effet deux véhicules peuvent avoir la même puissance fiscale sans pour autant atteindre les mêmes performances. Ils ne doivent donc pas être soumis au même tarif.

Le tarif automobile sénégalais se singularise par son unicité et sa rigidité (.) D'une part c'est un tarif uniforme sur toute l'étendue du territoire. D'autre part, il est demeuré stable de 1963 à 1975 et n'a donc pas suivi la hausse sensible du niveau général des ~~prix~~³⁶, salaires et autres catégories de revenus. Bien que le smig horaire au 1er Janvier 1975 soit beaucoup plus élevé au Sénégal (107,05 francs) qu'en Cote d'Ivoire (92 francs) soit une ~~augmentation~~ de 16,36%, on constate fort paradoxalement ~~que le tarif automobile est plus faible au Sénégal~~ alors que le coût de l'assurance automobile y est nettement plus élevé. C'est ainsi que le tarif 1 pour le risque RC est de 20.920 francs contre 24.450 Fms en Cote d'Ivoire soit une ~~diminution~~ de 16,9% au Sénégal.

(.) "Le tarif de responsabilité civile en matière d'assurance automobile", rapport de stage de Pape Seyni Gueye 4ème année de licence sciences économiques.

2°) - LA HAUSSE SENSIBLE DU COUT DES SINISTRES

On peut distinguer le coût des sinistres matériels et celui des sinistres corporels.

a) - LE COUT DES SINISTRES MATERIELS -

Les éléments constitutifs du coût des dommages matériels sont essentiellement le prix des réparations et celui des pièces de rechange.

De 1963 à 1975 le prix des pièces détachées augmente de 95% et le taux de salaire horaire des garagistes de 75%. On peut par conséquent dire que la hausse moyenne du coût des sinistres matériels pendant la période est, toutes choses égales par ailleurs de l'ordre de 85%.

ELEMENTS COMPARATIFS DU COUT DES DOMMAGES
MATERIELS ENTRE LE SENEGAL ET LA COTE D'I-
VOIRE EN 1975 (.)

Le coût de l'assurance automobile est nettement plus élevé au Sénégal qu'en Cote d'Ivoire. Cette constatation découle des statistiques établies par la commission automobile en Juillet-1975. Les Expertises faites sur des accidents similaires ont donné au Sénégal et en Cote d'Ivoire les résultats ci-après :

(.) Commission automobile

Composantes du coût	S E N E G A L				C O T E D'I V O I R E			
	A	B	C	TOTAL	A	B	C	TOTAL
M.O.D.	2.800	21.000	96.500	120.300	1.400	11.900	82.800	96.100
Fournitures	19.666	18.384	221.090	259.140	16.106	12.415	161.296	189.817
Peinture	-	13.700	22.000	35.700	-	11.000	15.000	26.000
Dépannage	-	-	2.500	2.500	-	-	3.500	3.500
Total	22.466	53.084	342.090	417.640	17.506	35.315	262.596	315.417

Le coût des dommages matériels est plus élevé au Sénégal qu'en Cote d'Ivoire et cela dans les proportions suivantes ;
(voir tableau à la page 31)

.../...

Sinistre	Coût de revient		Variation
	SENEGAL	COTE D'IVOIRE	
A	22.466	17.506	+ 28%
B	53.084	35.315	+ 50%
C	342.090	262.596	+ 30%
total	417.640	315.417	+ 32%

Pour se convaincre de l'importance du coût des sinistres matériels, il suffira de retracer l'évolution des prises des pièces de rechange de 1963 jusqu'à nos jours.

Evolution de prise des pièces de rechange au Sénégal de 1963 à 1975

Pièces de rechange	T Y P E D E S V E H I C U L E S		
	Peugeot Berline 404	Citroën 2-CV AZL	Renault R-8/10
Pare chocs AV	+ 108%	+ 125%	+ 67%
Capot AV	+ 112%	+ 175%	+ 105%
Phare complet	+ 93%	+ 30%	+ 102%
Aile A V	+ 136%	+ 180%	+ 97%
Aile A.R.	+ 94%	+ 259%	+ 112%
Porte AV	+ 64%	+ 244%	+ 64%
Porte AR	+ 115%	+ 188%	+ 74%
Pare brise	- 6%	+ 72%	- 11%
Jante	+ 147%	+ 94%	+ 157%
Batterie	+ 58%	+ 154%	+ 65%
Radiateur	+ 131%	+ 105%	+ 188%
Augmentation moyenne	70%	147,82%	66,18%

Source: Rapport de la commission automobile.

IL ressort du tableau que le coût moyen des pièces de rechange gravite autour de 95%.

B) LE COUT DES SINISTRES CORPORELS

Leur évaluation est plus difficile car un même dommage corporel est susceptible de s'aggraver au fil du temps. D'autre part la lenteur de la procédure judiciaire dans la fixation de l'indemnité due à la victime peut s'accompagner à long terme d'une érosion de la monnaie qui tend à accroître le coût des dommages corporels.

Le coût des sinistres corporels dépend en grande partie de l'importance des frais pharmaceutiques, des dépenses d'hospitalisation, du prix des consultations et enfin du montant des indemnités allouées aux victimes.

Tous ses éléments ont subi une forte augmentation du fait de la hausse générale des revenus.

EVOLUTION DU COUT DES ACTES MEDICAUX

La période 1965 - 1975 accuse les taux d'accroissement suivants :

	<u>Consultations</u>	<u>Visites</u>
Médecins	212%	232%
Spécialistes	212%	191%
Journée d'hôpital	59%	
Soins dentaires	150%	

Le coût des actes médicaux est également plus important au Sénégal qu'en Côte d'Ivoire : en 1974 les prises étaient les suivantes :

-Consultation médecin	2.500	2.500
-Consultation spécialiste	5.000	3.500
-K hôpital Cocody		400
-K hôpital Principal	720	
-D	800 à 1.000	500 à 700

L'IMPORTANCE DES INDEMNITES DUES PAR L'ASSUREUR

Au Sénégal l'absence d'un fonds de garantie automobile, le souci constant de protection ^{des victimes} d'accidents d'automobile constituent autant de facteurs qui tendent à augmenter la charge des assureurs

.../...

18

-B) LES CAUSES ENDOGENES

CS Pas un plus.
Non moins négligeables, ces causes endogènes rendent encore l'équilibre technique plus précaire. Parmi les plus importantes nous pouvons citer entre autres : l'énorme fréquence des accidents, la vétusté du parc automobile, l'état des routes, l'insuffisance de la prévention routière et enfin l'absence de toute autre source d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

1) LA FREQUENCE DES ACCIDENTS

Les seules statistiques relatives aux accidents de la circulation sont celles constatées par la gendarmerie nationale de 1966 à 1973 (voir en annexe).

Ces statistiques nous semblent imprécises à plus d'un titre. Elles n'indiquent aucune répartition des victimes d'accidents (morts et blessés) par catégorie d'usagers (piétons, cyclistes etc) ou suivant l'éclairement (accidents de jour, accidents de nuit) ou encore la répartition des accidents suivant l'âge des conducteurs. En outre, elles ne prennent en compte, parmi les morts, que les victimes tuées sur le coup au moment même de l'accident.

Pour toutes ces raisons il serait hasardeux d'exploiter ces données statistiques. Tout ce que nous pouvons en dégager c'est que le nombre d'accidents de la circulation est anormalement élevé au Sénégal.

Par ailleurs elles permettent de constater une plus grande fréquence du nombre d'accidents dans la région du cap vert comparativement aux autres régions du pays. Cela s'explique aisément puisque Dakar constitue un véritable goulot d'étranglement en matière de trafic routier en raison de la forte concentration de véhicules. Enfin elles font observer que le Sénégal oriental est la région où le taux d'accident est moindre.

2) LA VETUSTE DU PARC AUTOMOBILE

D'après la direction de la statistique (voir en annexe) le parc automobile Sénégalais compte quelques 69.000 véhicules.

Dans le reste de l'Afrique, l'importance du parc est la suivante : 75.000 en Cote d'Ivoire, 246.000 au Mozambique, 123.000 au Zaïre, 75.000 en Egypte, 144.000 au Kenya, 260.000 en Algérie.

IL découle de ces quelques renseignements que le marché de l'automobile au Sénégal est loin d'être saturé du moment que sa densité est de l'ordre de 15 véhicules par 1000 habitants.

En réalité le parc automobile Sénégalais doit compter moins de 69.000 véhicules si l'on considère que les véhicules hors d'usage ne sont pas retirés de la liste.

D'autre part le décompte a été fait suivant le paiement des vignettes. Or certains Sénégalais ne payent pas de vignettes.

Un meilleur recensement consisterait à répertorier les immatriculations des véhicules. Le Sénégal importe chaque année 5.000 véhicules.

Le parc automobile Sénégalais est assez vétuste. Les véhicules de plus de 6 ans d'âge sont fort nombreux. Ce vieillissement physique par suite de la défaillance mécanique progressive qui en résulte, laisse présumer une plus grande probabilité de survenance d'accidents graves.

3) L'ETAT DES ROUTES (voir en annexe)

Le Sénégal ne compte que 2.516 km de routes bitumées pour un réseau long de 13.271 km, ce qui représente 18,96% de l'ensemble. Point n'est donc besoin d'affirmer l'insuffisance des routes bitumées. Chose plus grave encore ; ces routes sont souvent étroites (elles ont une largeur maximale de 6m). De surcroît elles sont mal entretenues.

4) L'INSUFFISANCE DES MOYENS DE PREVENTION ROUTIERE

La prévention routière est l'ensemble des voies et moyens susceptibles de réduire le nombre d'accidents ou à défaut d'en atténuer les conséquences graves. C'est une institution récente au Sénégal. A titre d'illustration on peut citer : l'infrastructure routière (panneaux de signalisation), l'éducation en matière de sécurité routière (auto école, règles de transport de blessés, émissions à la radio etc), le respect du code de la route.

Des corps de prévention routière composés de chauffeurs réputés pour leur conscience professionnelle, ont été créés dans certaines régions du Sénégal. Des progrès louables ont été accomplis en matière de prévention routière mais ils demeurent encore faibles. C'est ainsi qu'au Sénégal des blessés légers deviennent graves soit parce que mal transportés soit en raison des difficultés d'accès à l'hôpital. D'où la nécessité de l'adoption de mesures plus coercitives, de l'incitation à une plus ample prise de conscience des automobilistes et de la constitution de groupements d'intervention à l'échelon du territoire tout entier.

5) L'ABSENCE DE TOUTE AUTRE SOURCE D'INDEMNISATION

L'institution de l'obligation d'assurance automobile doit s'accompagner de la création d'un fonds de garantie. Un tel fonds jouerait un rôle subsidiaire mais non moins négligeable et qui consisterait à garantir l'indemnisation des victimes dans les cas suivants ;

-L'auteur de l'accident est inconnu ;

-Le responsable de l'accident est connu mais non assuré soit parce qu'il n'a pas souscrit une police d'assurance auto soit parce que son contrat d'assurance auto est frappé de nullité ou expiré.

L'importance des accidents de ce genre au Sénégal justifie la nécessité de créer un tel fonds.

Notons que le fonds de garantie automobile ne peut jouer ce rôle que si ses ressources sont importantes. IL doit donc à lui seul accumuler l'ensemble des encaissements des compagnies locales d'assurance.

En France le fonds de garantie automobile a été institué depuis 1951. Ses ressources proviennent des contributions des assureurs se trouvant sur le territoire Français, des amendes et pénalités infligées aux Conducteurs pour défaut d'assurance et enfin d'une quote part des taxes prélevées sur les primes d'assurance.

Parmi les pays membres de la C I C A le Cameroun est le seul à avoir institué un fonds de garantie automobile (depuis 1973). Au Sénégal et en Cote d'Ivoire le projet existe naguère mais jusqu'à nos jours il est resté lettre morte. Au Mali et au Gabon c'est un organisme étatique qui joue ce rôle mais son efficacité est sujette à caution du moment que les possibilités d'indemnisation sont réduites tant il est vrai que cet organisme se réserve un pouvoir discrétionnaire.

Au Sénégal, l'absence d'un fonds de garantie ou de toute autre possibilité d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et d'autre part le souci constant de protection des victimes par la jurisprudence sont autant de facteurs d'accroissement du coût de l'assurance automobile.

En dernière analyse il est indéniable que tous ces facteurs freinent le développement de l'assurance au Sénégal. et pour si sévères que puissent paraître nos remarques, elles ne sont en aucun cas le produit d'un jugement de valeur mais plutôt le reflet d'une situation fort critique.

../...

? (L'essentiel pour nous n'est pas d'avoir institué l'obligation d'assurance automobile, faudrait-il encore délimiter le champ circonstanciel du jeu des conditions sinon du maintien de l'équilibre technique de la branche, du moins d'atténuation des conséquences éventuelles d'un déséquilibre probable. Si le déficit de la branche automobile est un phénomène inéluctable, rien n'empêche si on y prend garde de l'amenuiser.

Quelles mesures pouvons nous suggérer afin de rétablir l'équilibre de la branche automobile au Sénégal ?.

III) LES SOLUTIONS A ENVISAGER

Nous n'aurons pas ici la prétention de donner des recettes miracles étant entendu que l'équilibre technique quelle que soit du reste la branche d'assurance, demeure étroitement lié à des phénomènes probabilistes quand bien même des solutions adéquates seraient prises. En effet l'une des particularités essentielles de l'assurance est l'inversion du cycle économique de production du fait du caractère aléatoire de la réalisation des risques. IL n'en demeure pas moins cependant que les solutions que nous proposons d'envisager, peuvent contribuer, toutes choses égales par ailleurs, au rétablissement de la branche. Les mesures qui s'imposent dans l'immédiat sont ; la restructuration et le relèvement du tarif automobile, le développement et l'extension des moyens de prévention routière sur l'ensemble du territoire, l'allègement de la charge des assureurs pour les cas de non assurance par la création d'un fonds de garantie automobile et enfin une innovation et une meilleure sélection des risques couverts en matière automobile.

I) ACTIONS SUR LE TARIF AUTOMOBILE

a) La restructuration du tarif

Nous ne comprenons pas la nécessité de la différenciation des catégories 2 et 3. On aurait pu comme en Cote d'Ivoire les regrouper.

Les assureurs exerçant au Sénégal ont préconisé entre autres réformes structurelles :

-La ventilation des véhicules de tourisme en fonction de leurs puissance et performance, des camions compte tenu de leur charge utile

-La codification de tous les véhicules.

-La classification au sein de la catégorie des transports publics de voyageurs (T.P.V.) suivant le nombre de passagers ad

-Le classement et la ventilation des véhicules suivant leur destination (usage privé public ou particulier)

Ainsi la tarification serait basée sur le numéro de codification du véhicule et l'usage qui en sera fait. Les tarifs ainsi obtenus, à condition toutefois qu'ils soient indexés à l'indice des variations du niveau général des ~~prix~~ seraient plus justes.

b) - LE RELEVEMENT DU TARIF

L'augmentation du tarif est désormais plus que nécessaire, en particulier le tarif applicable à la catégorie 4 ou T.P.V. en ce sens que c'est le risque le plus mauvais en matière automobile. Les pouvoirs publics doivent plus que toute autre mesure, veiller à une politique de juste rémunération des primes surtout en cette période de tensions inflationnistes. IL est bien évident qu'une augmentation du prix des facteurs de l'ordre de 50% se traduit par une augmentation du coût définitif dans les mêmes proportions et cela quel que soit le secteur d'activité. L'évolution des prix de 1963 à 1973 indique les indices de variation suivants :

Qui, dans le fait, sont les facteurs

Tarif auto	Pices détachées	Frais Médicaux	Salaire Horaire	Prix de détail
115	204	I73,6	I43,3	I74

Base 100 en 1963 (Source : rapport de Pape Seyni Gueye)

Cette dernière information confirme l'insuffisance du tarif automobile par rapport au niveau général des ~~prix~~

2°) LE DEVELOPPEMENT DE LA PREVENTION ROUTIERE

La prévention routière sénégalaise qui a son siège au 43, avenue Albert Sarraut, a entrepris, sous la direction de son Président Pierre Henri Delmas (Directeur de la compagnie Sénégalaise d'assurance et de réassurance), des efforts appréciables mais qui restent malgré tout insuffisants si l'on en juge le nombre sans cesse croissant des accidents.

L'acuité de ce problème exige de la part des autorités un réel concours. IL importe plus que jamais, pour limiter ce nombre impressionnant d'accidents dans un pays où le parc automobile est relativement peu important comparativement au reste du monde (.) de prendre des mesures systématiques en vue de développer la prévention routière. Son champ d'application est bien trop vaste.
.. ./...

Les moyens sont multiples et variés.

(.) Evolution du parc automobile dans le monde (chiffres en millions) en 1973 il y a au total dans le monde entier 285 millions de véhicules dont U.S.A. (190), Japon (25), Allemagne (18,5) France (16,7), G.B. (15,3), Italie (14,7) alors que l'Afrique sans la République sud Africaine compte 2,95 dont Sénégal (0,069)

C'est pourquoi il nous serait impossible d'établir la liste exhaustive des dispositions à prendre dans ce domaine. Nous nous bornons à citer entre autres mesures :

- Le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les automobilistes et du casque pour les conducteurs de vélomoteurs,

- L'amélioration et l'accroissement des dispositifs d'installations des panneaux de signalisation (I.)

- Un contrôle plus rigoureux des règles du code de la route : limitation de vitesse en agglomération, règles de priorité etc...

- L'institution de l'alcool test ; (.)

- Le développement et l'amélioration du réseau routier ; élargissement et entretien des routes, substitution progressive des routes bitumées aux routes à caractère provisoire, aménagement de pistes et de bandes cyclables ;

- L'organisation et la régulation de trafic de pointes (.) notamment à l'occasion des cérémonies religieuses ;

- Le développement de la formation en matière de sécurité routière ; actions d'initiation des enfants aux règles de la circulation, intensification et utilisation de la radio, de la presse

(/) Circulaire n° 69 : groupe de travail sur la sécurité routière au Sénégal Août - Novembre 1975.

- L'expurgation systématique du parc automobile ; à ce titre il convient de lutter contre la délivrance des certificats de visite technique de complaisance. De plus l'acquisition d'appareils détecteurs des défaillances mécaniques des véhicules permettrait d'atteindre cet objectif étant entendu que l'aspect externe du véhicule ne saurait être un critère de sélection valable.

./...

3) LA CREATION D'UN FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE

*à
prouver !*

Ce fonds permettra d'alléger la charge des assureurs d'autant que les tribunaux Sénégalais, animés par le désir manifeste de protection des victimes de la circulation automobile et cela devant l'absence d'autres sources d'indemnisation, ne pouvaient que décider la mise en jeu de la garantie des assureurs même dans certains cas de non assurance.

4) UNE POLITIQUE INNOVATRICE DE LA BRANCHE

Les compagnies d'assurance doivent s'efforcer d'une part d'étendre la gamme des risques couverts en matière automobile (assurance accidents de portière) et d'autre part d'encourager l'assurance sécurité routière.

Nous en voulons pour preuve les progrès accomplis dans ce domaine par la France en 1973 ainsi que le traduit du reste le bilan global des accidents corporels.

Année	Accidents	Morts	Blessés
1972	274.476	16.617	388.067
1973	270.618	15.636	374.661

Source : Code Rousseau illustré 1975 page 143.

Ce bilan fait ressortir une baisse du nombre d'accidents de 1,43% ce qui correspond à une diminution du nombre de morts de 6,28% et du nombre de blessés de l'ordre de 3,57%. Cette baisse est tout de même appréciable eu égard à l'importance du parc automobile Français (16,7 millions de véhicules en 1973).

Il convient toutefois de préciser que l'efficacité des mesures précitées reste étroitement liée à l'adhésion totale des Conducteurs de véhicules terrestres à moteur. En effet il semble admis que " l'accident de la circulation automobile est, dans plus de 90% de cas, provoqué par un mauvais comportement des Conducteurs ; erreur, négligence ou imprudence. Parmi les autres facteurs d'accidents le non respect du code de la route représente 50%, la vitesse excessive 25%, l'alcool 8%, l'inattention et la fatigue 8%, les défauts du véhicule entrent pour 1% et les facteurs divers 5% (.)

(.) Code de la route édition 1975 page 144

C O N C L U S I O N G E N E R A L E

L'examen des particularités de la branche automobile au Sénégal nous a permis de constater que les obstacles au rétablissement de l'équilibre ne sont nullement insurmontables. IL importe seulement d'adopter une politique plus hardie dans ce domaine.

Nous formulons l'espoir que les autorités compétentes ne tarderont pas à redresser la situation.

Puisse ce mémoire aider la progression de la branche automobile au Sénégal.

B I B L I O G R A P H I E

1) Comptes rendus des opérations d'assurances, publication du service du contrôle du Ministère des Finances du Sénégal.

2) Réflexions sur l'assurance au Sénégal entre 1961 et 1965 par Pierre Henri Delmas Directeur de la Compagnie Sénégalaise d'assurance et de réassurance et Président du Comité des Assureurs du Sénégal.

3) Extraits de la conférence de L.S. BUOL Directeur de la branche assurance de la C N U C E D.

4) Rapport de la commission automobile (Juillet 1975).

5) "Le tarif de la responsabilité civile en matière d'assurance automobile", rapport de stage de Pape Seyni Gueye 4ème année de licence sciences économiques.

6) Les circulaires du comité Sénégalais des Assureurs ci-après

- n° 69 : Groupe de travail sur la sécurité routière au Sénégal Août - Novembre 1975 ;

- n° 1193 : Evolution du parc automobile, statistiques des accidents de la circulation constatés par la Gendarmerie Nationale Sénégalaise de 1966 à 1973,

Structure des routes par catégories en 1973.

A N N E X E S

- I - Conditions Générales et Particulières de la police auto
 - II - Tarif automobile
 - III - Statistiques des accidents de la circulation constatés par la Gendarmerie Nationale de 1966 à 1973.
 - IV - Evolution du parc automobile : Direction de la statistique du Sénégal
 - V - Structure des routes par catégorie
 - VI - Le transport routier
-

ANNEXE I

GROUPEMENT FRANÇAIS D'ASSURANCES

SOCIÉTÉ ANONYME D'ASSURANCES ET DE RÉASSURANCES
INCENDIE, ACCIDENTS ET AUTRES RISQUES

au Capital de 5.490.000 Francs
(entièrement versés)

Entreprise privée régie par le Décret-Loi du 14 Juin 1938

SIÈGE SOCIAL : 15, RUE COYSEVOX - 75883 PARIS CEDEX 18

R. C. Paris 60 B 1584

POLICE D'ASSURANCE "AUTOMOBILE"

VOITURES AUTOMOBILES, MOTOCYCLETTES, CYCLES A MOTEUR

CONDITIONS GÉNÉRALES

Le présent contrat est régi par la Loi du 13 Juillet 1930, les Décrets des 14 Juin et 30 Décembre 1938,
ainsi que par les présentes Conditions Générales et les Conditions Particulières ci-annexées :

I. — ÉTENDUE DE LA GARANTIE

Article premier. — Sont garantis ceux des risques ci-après désignés qui sont mentionnés aux Conditions Particulières :

- A — Responsabilité civile ;
- B — Recours des tiers incendie ;
- C — Dommages éprouvés par les véhicules ;
- D — Incendie ;
- E — Vol.

Ces garanties sont acquises dans les territoires énumérés aux Conditions Particulières.

Art. 2. — Définition de d'Assuré.

Par assuré, il faut entendre :

1° Pour les risques A et B : le souscripteur, le propriétaire du véhicule et toute personne ayant la garde du véhicule avec leur autorisation ;

2° Pour les risques C, D et E : le souscripteur et le propriétaire du véhicule, la garantie étant acquise quelle que soit la personne au volant sous réserve, pour le risque C, des dispositions de l'article 13.

Art. 3. — Définition des véhicules assurés.

Par « véhicule », il faut entendre non seulement les véhicules automobiles, mais également les remorques qui sont considérées comme des véhicules distincts.

L'assurance porte exclusivement sur les véhicules désignés aux Conditions Particulières.

Toutefois, la garantie s'étend au véhicule loué ou emprunté par l'assuré, en cas d'indisponibilité fortuite de l'un des véhicules compris dans l'assurance. Cependant, la garantie du présent contrat ne s'appliquera que pour la garantie des risques A et B et ce en supplément et après épuisement de l'assurance couvrant le véhicule loué ou emprunté.

Le transfert provisoire de l'assurance sur un tel véhicule sera acquis à l'assuré dès l'envoi d'une lettre recommandée (le cachet de la poste faisant foi) à charge par le souscripteur d'acquiescer, s'il y a lieu, une surprime calculée d'après le tarif en vigueur au moment du remplacement.

Si cette déclaration n'a pas été faite, il sera fait application, suivant le cas, des sanctions prévues aux articles 21 et 22 de la loi du 13 juillet 1930.

Pour les risques C à E la garantie pourra être étendue au véhicule loué ou emprunté si l'assuré en fait la demande; en cas de refus de l'assureur, les effets du contrat seront suspendus en ce qui concerne le risque C (Dommages aux véhicules).

II. — DESCRIPTION DES RISQUES GARANTIS

RISQUE A. — RESPONSABILITE CIVILE

Art. 4. — La Société garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir, à raison des accidents corporels ou matériels causés aux tiers par les véhicules automobiles désignés aux Conditions Particulières.

La garantie s'étend :

a) aux accidents causés par les objets tombant des véhicules en circulation,

b) aux accidents causés par le véhicule remorquant occasionnellement un véhicule en panne ou remorqué lui-même par un autre, les dégâts subis par ces véhicules n'étant pas couverts.

c) aux dommages matériels résultant de jet de flamme, d'incendie ou d'explosion consécutifs à un accident et à tous accidents corporels résultant de jet de flamme, d'explosion ou d'incendie des véhicules (les dommages matériels non consécutifs à un accident faisant l'objet du risque B lorsque ce risque est assuré).

d) aux accidents causés aux tiers transportés, dans les limites prévues aux articles 9 et 10 ci-après.

Enfin, en complément de la garantie Responsabilité Civile, la Société garantit à l'assuré, sans considération de responsabilité, le remboursement des frais réellement exposés par lui pour le nettoyage ou la remise en état des garnitures intérieures de son véhicule, de ses effets vestimentaires et de ceux des personnes l'accompagnant, lorsque ces frais sont la conséquence des dommages résultant du transport bénévole et gratuit d'une tierce personne blessée à la suite d'un accident de la route.

RISQUE B. — RECOURS DES TIERS INCENDIE

Art. 5. — La Société garantit les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile que l'Assuré peut encourir à raison des dommages matériels causés aux tiers par les jets de flamme, explosions ou incendie provenant des véhicules automobiles désignés aux Conditions Particulières ou des marchandises transportées sur lesdits véhicules et non consécutifs à un accident.

RISQUE C. — DOMMAGES EPROUVES PAR LES VEHICULES

Art. 6. — La Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec 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 soit d'une collision avec un autre véhicule, soit d'un choc contre un corps fixe ou mobile, soit d'un versement sans collision préalable.

La garantie s'étend aux dommages éprouvés en cours de transport par terre ou par eau, dans le ou les territoires indiqués aux Conditions Particulières. Toutefois, en cas de transport par mer, la Société ne couvre que la perte totale et ce exclusivement en cours de transport, sous réserve que le véhicule soit chargé sur un navire à vapeur ou à moteur d'au moins 500 tonneaux et bénéficiant de la première cote du BUREAU VERITAS, entre pays où l'assurance est valable.

En cas de dégâts au cours d'un transport, l'Assuré s'engage à les faire constater vis-à-vis du transporteur ou des tiers par tous moyens légaux.

Si, lors d'un accident, les pièces ou accessoires nécessaires à la réparation du véhicule sont introuvables sur place ou d'un modèle périmé, l'indemnité afférente à ces pièces ou accessoires ne pourra pas être supérieure soit au prix du dernier tarif du fabricant en ce qui les concerne, soit au dernier cours coté.

RISQUE D. — INCENDIE ET EXPLOSIONS

Art. 7. — La Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec 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 des événements suivants : incendie, combustion spontanée, chute de la foudre, explosion du moteur et toutes explosions en général, à l'exclusion de celles causées par la dynamite ou autres explosifs analogues.

La garantie ne s'applique pas au contenu des véhicules (marchandises transportées). Toutefois, la Société couvre, à concurrence de 100 Francs Français ou de la contre-valeur en monnaie locale, les vêtements et objets personnels autres que bijoux, argenterie, billets de banque, espèces et valeurs.

RISQUE E. — VOL

Art. 8. — La Société garantit les dommages résultant de la disparition ou de la détérioration à la suite d'un vol ou d'une tentative de vol, des véhicules désignés aux Conditions Particulières, y compris les frais engagés par l'Assuré avec l'accord de la Société pour la récupération desdits véhicules.

III. — LIMITATION DE LA GARANTIE - RISQUES EXCLUS

RISQUE A. — RESPONSABILITE CIVILE

Limitation de la garantie

à l'égard des personnes transportées

Art. 9. — Vis-à-vis des tiers transportés, à titre gratuit, la garantie est limitée aux accidents corporels survenant, soit en cours de circulation, soit lorsque ces tiers montent ou descendent des véhicules, ainsi qu'à la détérioration des vêtements lorsqu'elle est l'accessoire d'un accident corporel survenant dans les mêmes conditions.

En outre, la garantie n'aura d'effet :

— En ce qui concerne les véhicules utilisés pour l'exercice d'une profession et pour la promenade (catégorie 1 comme indiqué à l'article 33) que si le nombre total de personnes se trouvant transportées à l'intérieur du véhicule au moment de l'accident ne dépasse pas de plus de la moitié le nombre de places assises que comporte la carrosserie, tel qu'il est indiqué aux Conditions Particulières.

Toutefois, en ce qui concerne les pick-ups la garantie sera limitée à deux personnes transportées dans la cabine du conducteur, en sus de celui-ci, les enfants de moins de quatre ans n'étant pas compris dans cette limitation.

— En ce qui concerne les véhicules utilitaires (catégorie 2 et 3 comme indiqué à l'article 33) que dans la cabine du conducteur et si le nombre de passagers transportés n'est pas supérieur à deux en sus du conducteur (les enfants de moins de quatre ans n'étant pas compris dans la limite précitée).

— En ce qui concerne les motocyclettes et autres cycles à moteur, que si le véhicule transporte un seul passager.

— En outre, en ce qui concerne les motocyclettes munies d'un side-car, que si le conducteur ne prend qu'un seul passager sur le véhicule et que le nombre de personnes transportées dans le side-car ne dépasse pas le nombre de places assises prévues à cet effet; la présence dans le side-car d'un enfant de moins de quatre ans, accompagné d'un adulte, n'implique pas le dépassement de cette limite.

Sont considérés comme tiers transportés à titre gratuit, les voyageurs qui, sans payer de rétribution proprement dite pour le prix de leur transport, peuvent néanmoins participer occasionnellement et bénévolement aux frais de route ou sont transportés par l'assuré à la recherche d'une affaire commune.

Il n'y a pas assurance pour les accidents causés :

a) aux personnes transportées à titre onéreux ;

b) aux personnes transportées dans une remorque ;

c) aux personnes ayant pris place en dehors de la carrosserie du véhicule.

RISQUE A ET B

Responsabilité Civile et Recours des tiers incendie

Personnes ne bénéficiant pas de la garantie

Art. 10. — Ne sont pas considérés comme tiers :

a) l'Assuré, tel qu'il est défini à l'article 2 ;

b) le conducteur ;

c) lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule : le conjoint, les ascendants et descendants de l'Assuré dont la responsabilité est engagée du fait de l'accident ainsi que le conjoint, les ascendants et les descendants du conducteur ;

d) lorsqu'ils sont transportés à l'occasion de l'activité professionnelle commune, les associés de l'Assuré ;

e) pendant leur service, les salariés ou préposés de l'Assuré ou du conducteur dont la responsabilité est engagée du fait de l'accident.

La Société garantit toutefois les recours que la Sécurité Sociale, dans les territoires où elle est instituée, pourra être fondée à exercer contre l'Assuré à raison d'accidents causés :

1^o Aux personnes désignées sous les rubriques c et d dont l'assujettissement à la Sécurité Sociale ne résulte pas de leur parenté avec l'Assuré ;

2^o Aux personnes désignées sous la rubrique e en cas de faute intentionnelle d'un conducteur salarié de l'Assuré.

AUTRES RISQUES EXCLUS

Art. 11. — Il n'y a pas d'assurance pour :

a) les dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux appartenant à l'Assuré ou au conducteur ou qui leur auraient été loués ou remis en garde à n'importe quel titre, notamment les dommages éprouvés par les marchandises et les objets transportés ;

b) les accidents causés par le chargement et le déchargement du véhicule ;

c) les accidents causés en utilisant des véhicules ou des remorques (même mono-roue) non désignés aux Conditions Particulières ou dans un avenant (sauf ce qui est dit au paragraphe b de l'article 4) ;

d) les accidents causés aux tiers par les véhicules automobiles confiés à un garagiste ou à un réparateur dans l'exercice de leurs fonctions.

RISQUE C. — Dommages éprouvés par les véhicules

Art. 12. — Ne sont pas compris dans la garantie :

a) les dommages survenus sans l'intervention des circonstances prévues à l'article 6 ci-dessus, notamment ceux qui seraient la conséquence directe d'un défaut d'entretien, d'usure, de défectuosité du véhicule, de vice de construction, de dénivellement ou mauvais état du sol affecté au roulage automobile, de chute d'accessoires ;

b) les dommages consécutifs à un vol, à un incendie, à un feu, court-circuit, chute de la foudre, congélation dans le moteur ou le radiateur (les dommages consécutifs à un incendie, à un feu ou chute de la foudre peuvent être garantis au titre du risque D) ;

c) les dommages occasionnés aux pneumatiques et caoutchouc, objets et marchandises transportés ;

d) les dommages survenus à un véhicule utilitaire transportant une charge excédant de plus de 20 % celle prévue par le Constructeur ;

e) les dommages causés aux véhicules confiés à un garagiste ou à un réparateur.

RISQUES A, B ET C

Responsabilité civile - Recours des tiers incendie Dommages aux véhicules

Art. 13. — Permis de conduire.

Il n'y a pas assurance pour les accidents survenus lorsque la personne tenant le volant ne peut justifier être titulaire du permis de conduire et s'il y a lieu d'un certificat de capacité en état de validité (ni suspensés, ni périmés) exigés par les règlements publics en vigueur et afférents à la catégorie à laquelle appartient le véhicule conduit ; toutefois, en cas de vol du véhicule ou d'utilisation de l'insu de l'Assuré, la garantie reste acquise même si le conducteur n'est pas titulaire du permis de conduire et s'il y a lieu d'un certificat de capacité.

RISQUES B ET D — Recours des tiers incendie et Incendie

Art. 14. — Sont exclus de la garantie les dommages causés par les véhicules transportant des matières inflammables, corrosives, explosives et comburantes et à l'occasion desquelles lesdites matières seraient intervenues, soit dans la cause, soit dans la gravité du sinistre.

Toutefois en ce qui concerne les matières inflammables, il est admis une tolérance de 500 kilos ou 600 litres d'huile, d'essences minérales ou de produits similaires (y compris l'approvisionnement de carburant liquide ou gazeux nécessaire au moteur).

RISQUE D. — Incendie

Art. 15. — Sont exclus de la garantie les dommages causés aux appareils électriques et résultant de leur seul fonctionnement.

RISQUE E. — VOL

Art. 16. — En ce qui concerne les pneumatiques ainsi que les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du Constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, la garantie ne joue que s'ils sont volés en même temps que la voiture, à moins qu'il ne s'agisse d'un vol commis dans les garages ou remises avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs, tentative de meurtre ou violences corporelles.

L'assurance ne s'étend pas au vol commis par les préposés, pendant leur service, ou les membres de la famille de l'Assuré visés à l'article 380 du Code Pénal ou avec leur complicité.

RISQUES C, D ET E

Dommages éprouvés par les véhicules Incendie et Vol

Art. 17. — La garantie ne s'applique pas

— Aux dommages indirects tels que privation de jouissance et dépréciation. Toutefois, en cas d'accident éprouvé par le véhicule, la Société remboursera, à concurrence de 20 % du coût total des réparations effectivement mises à sa charge, les frais entraînés par la garde du véhicule ou son transport au plus proche atelier qualifié pour effectuer les réparations.

— Aux frais de garage consécutifs à un des événements assurés.
— Au contenu des véhicules.

EXCLUSIONS COMMUNES A TOUS LES RISQUES

Sinistres ne donnant pas lieu à garantie

Art. 18. — Il n'y a pas assurance pour :

1° Les sinistres survenus à l'occasion de la participation des véhicules indiqués dans la police à des rallies, à des compétitions organisées ou à leurs essais, lorsque le conducteur y prend part en qualité de concurrent ;

2° Les sinistres survenus pendant la réquisition par une autorité civile ou militaire ou occasionnés par une guerre civile ou étrangère, des émeutes ou mouvements populaires ainsi que les dommages occasionnés directement ou indirectement par une modification de structure du noyau atomique ;

3° Les sinistres occasionnés par des tremblements de terre, éruptions volcaniques, inondations, typhons, ouragans, tornades, cyclone ou tout autre cataclysme ou phénomène météorologique ;

4° Les sinistres provenant d'attaques du véhicule assuré, isolé ou en convoi et, généralement, de tout acte de vandalisme ou de brigandage quelconque isolé ou concerté ;

5° Les sinistres causés intentionnellement par le propriétaire du véhicule, le conducteur, le souscripteur du contrat et toute personne à qui le véhicule a été confié, ou à leur instigation.

Toutefois, la garantie reste acquise à l'Assuré dont la responsabilité civile est recherchée à l'occasion des sinistres causés par les personnes dont il est civilement responsable en vertu de l'article 1384 du Code Civil, quelles que soient la nature et la gravité des fautes de ces personnes.

IV. — FORMATION ET DURÉE DU CONTRAT

Art. 19. — Date d'effet.

Le présent contrat n'est valable qu'après sa signature par l'Assuré d'une part, la Direction de la Société ou ses fondés de pouvoir d'autre part ; la Société pourra en poursuivre, dès ce moment, l'exécution. Mais il ne produit ses effets qu'à partir du lendemain à midi du paiement de la première prime.

Art. 20. — Durée du Contrat.

Le contrat est conclu pour la durée prévue aux Conditions Particulières.

Lorsque le contrat est souscrit pour une durée autre que celle de la Société, il est, à son expiration et à moins de convention contraire aux Conditions particulières, reconduit automatiquement d'année en année, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, notifiée un mois avant l'expiration de l'année d'assurance en cours.

Art. 21. — Résiliation du Contrat.

Le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas et conditions fixées ci-après :

1° Par l'Assuré ou l'Assureur :

a) à chaque échéance annuelle de la prime, moyennant un préavis d'un mois ;

b) en cas de transfert de propriété du véhicule assuré (article 19, loi du 13 juillet 1930).

2° Par l'Assureur :

a) en cas de non-paiement des primes (art. 16, loi du 13 juillet 1930) ;
b) en cas d'aggravation du risque (art. 17, loi du 13 juillet 1930) ;
c) en cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration du risque à la souscription ou en cours de contrat (art. 22, loi du 13 juillet 1930) ;
d) après sinistre (art. 112 du décret du 30 décembre 1938).

La Société se réserve, en ce cas, de résilier par lettre recommandée, moyennant préavis d'au moins un mois à compter de la notification de la résiliation du présent contrat.

Passé le délai d'un mois après qu'elle aura eu connaissance du sinistre, la Société ne pourra se prévaloir de celui-ci pour résilier le contrat, si elle a accepté le paiement de la prime ou de la fraction de prime venue à échéance après ledit sinistre. S'il est fait usage de la faculté prévue à l'alinéa ci-dessus, le souscripteur aura le droit, dans le délai d'un mois à compter de la notification de la résiliation du présent contrat, de résilier les autres contrats qu'il peut avoir souscrits à la Société. Cette résiliation par le Souscripteur prendra effet un mois après la notification à la Société.

L'usage de la faculté prévue aux deux alinéas précédents entraîne restitution par la Société des portions de primes afférentes à la période pour laquelle les risques ne sont plus garantis.

e) en cas de faillite ou liquidation judiciaire de l'assuré (art. 18, loi du 13 juillet 1930).

3° Par l'Assuré :

a) en cas de disparition de circonstances aggravantes mentionnées dans la police (art. 20, loi du 13 juillet 1930), si l'assureur ne consent pas la diminution de prime correspondante ;

b) en cas de résiliation par l'Assureur d'un autre contrat après sinistre (art. 112, décret du 30 décembre 1938) ;

c) en cas de réquisition de la propriété du véhicule assuré.

4° Par la masse des créanciers de l'Assuré en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de celui-ci (art. 18, loi du 13 juillet 1930).

5° De plein droit :

a) en cas de perte totale du véhicule assuré résultant d'un événement non garanti (art. 35, loi du 13 juillet 1930) ;

b) en cas de retrait total de l'agrément de l'assureur (art. 26, du décret-loi du 14 juin 1938).

Dans tous les cas de résiliation autres que ceux visés aux paragraphes 1° b) (lorsque la résiliation émane de l'héritier ou de l'acquéreur) et 2° a) ci-dessus, l'assureur doit à l'assuré la portion de prime afférente à la période pendant laquelle les risques ne sont plus garantis.

Lorsque l'assuré a la faculté de demander la résiliation, il peut le faire, à son choix, soit par une déclaration faite contre récépissé au Siège social ou chez le représentant de la Société dans la localité, soit par acte extrajudiciaire, soit par lettre recommandée.

La résiliation par l'assureur doit être notifiée par lettre recommandée adressée au dernier domicile connu du souscripteur.

V. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

Art. 22. — Déclarations concernant le risque et ses modifications.

L'assurance est faite sur la base des déclarations du souscripteur qui doit, en conséquence, déclarer exactement toutes les circonstances constitutives du risque connues de lui.

Les changements affectant l'un des éléments suivants :

- La puissance fiscale ;
- La carrosserie ;
- L'usage des véhicules ;
- La profession du souscripteur ou des personnes à qui le véhicule est confié à titre habituel ;
- L'adjonction d'un side-car à une motocyclette ;
- La localité du garage habituel ;
- La charge utile et le poids mort pour les véhicules utilitaires ;
- Le type du moteur (à combustion, à gazogène, à combustion interne ou électrique) ;
- Le nombre de places assises,

sont susceptibles de modifier l'appréciation du risque et doivent, en conséquence, être déclarés immédiatement par le souscripteur dans les conditions prévues par l'article 17, loi du 13 juillet 1930.

A défaut de déclaration et s'il y a aggravation, il sera fait application des articles 21 et 22 de la loi du 13 juillet 1930.

Art. 23. — Paiement des primes.

Les primes sont payables d'avance.

A l'exception de la première, les primes sont quérables au domicile du souscripteur ou à tel autre lieu convenu.

En outre de la prime, le souscripteur doit acquitter :

- A la souscription du contrat, le coût de la police ;
- Par quittance et en même temps que la prime, les frais accessoires dont le montant est fixé aux Conditions particulières.

Tous impôts et taxes établis sur la prime ou sur les sommes assurées et dont la récupération n'est pas interdite par la loi sont à la charge du souscripteur.

A défaut du paiement à l'échéance de l'une des primes, la garantie pourra être suspendue dans les conditions prévues à l'article 16 de la loi du 13 juillet 1930, telle qu'elle est modifiée par le décret du 19 mars 1937, sans préjudice du droit pour la Société de résilier le contrat ou d'en poursuivre l'exécution en justice.

Art. 24. — Obligation en cas de sinistre.

Sous peine de déchéance, l'assuré doit, dans les cinq jours de la date à laquelle il a eu connaissance du sinistre, sauf cas fortuit ou de force majeure, en faire par écrit ou verbalement contre récépissé la déclaration au siège de la Société ou à une de ses agences.

Sous les mêmes sanctions, le délai de déclaration de sinistre s'agit d'un vol, est réduit à 24 heures.

En cas de vol, l'assuré doit, en outre, aviser immédiatement les autorités locales de police, le constructeur du véhicule ou son représentant et faire opposition à l'Administration qui a délivré le récépissé de déclaration de mise en circulation. Il s'oblige, si la Société le demande, à déposer une plainte au Parquet.

En outre de sa déclaration de sinistre, l'assuré doit indiquer à la Société le nom et l'adresse du conducteur, du ou des lésés, des témoins s'il y en a, et lui fournir tous renseignements sur les circonstances du sinistre.

L'assuré est déchu de son droit à la garantie en cas de fausses déclarations faites sciemment sur la date ou les circonstances du sinistre.

Art. 25. — Sauvegarde des droits de la société en cas de dommages causés aux tiers.

Aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction intervenant en dehors de la Société ne lui seront opposables.

Toutefois, n'est pas considéré comme une reconnaissance de responsabilité, l'aveu d'un fait matériel ni le seul fait d'avoir procuré à la victime un secours urgent, lorsqu'il s'agit d'un acte d'assistance que toute personne est naturellement portée à accomplir.

L'assuré doit transmettre à la Société tous avis, lettres, convocations, assignations, actes extra-judiciaires et pièces de procédure qui lui seraient signifiées à quelque requête que ce soit, pour que la Société puisse répondre en temps utile, sous peine pour l'assuré, en cas de retard, d'en supporter toutes les conséquences et notamment tous dommages qui pourraient en résulter pour la Société.

Art. 26. — Règlement des dommages aux véhicules assurés (Risques C, D et E).

L'Assuré fera connaître l'endroit où les dommages peuvent être constatés et les réparations ne seront faites qu'après vérification par la Société, cette vérification devant être effectuée dans un délai maximum de 10 jours à compter de celui où la Société a eu connaissance du sinistre.

Toutefois, lorsqu'au cours d'un voyage un sinistre nécessitera des réparations dont le montant global n'excède pas 150 Francs Français ou la contre-valeur en monnaie locale, l'Assuré pourra les faire exécuter sans expertise préalable, à condition d'envoyer immédiatement à la Société la justification des dépenses ainsi exposées.

Art. 27. — Subrogation

La Société est subrogée, conformément à l'article 36 de la Loi du 13 juillet 1930, dans les droits et actions de l'Assuré contre les tiers responsables du dommage.

Si la subrogation ne peut plus, du fait de l'assuré, s'opérer en faveur de la Société, celle-ci est déchargée de sa responsabilité envers l'Assuré dans la mesure où aurait pu s'exercer la subrogation.

VI. — OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR

Art. 28. — Montant de la garantie.

Le montant de la garantie est fixé pour chaque risque aux Conditions particulières.

DISPOSITIONS SPECIALES AUX RISQUES A ET B

Les frais de procès, de quittance et autres frais de règlement ne viendront pas en déduction du chiffre de garantie.

Toutefois, en cas de condamnation supérieure au chiffre de garantie fixé par la police, ils seront supportés par la Société et par l'Assuré, dans la proportion de leur part respective dans la condamnation.

Si l'indemnité allouée à une victime ou à ses ayants-droit consiste en une rente et si une acquisition de titres est ordonnée pour sûreté de son paiement, la Société procède à la constitution de cette garantie.

Si aucune garantie spéciale n'est ordonnée par une décision judiciaire, la valeur de la rente en capital sera calculée d'après les règles applicables pour le calcul de la réserve mathématique de cette rente.

Dans l'un et l'autre cas, la Société peut exiger le remboursement des sommes qu'elle a versées ou mises en réserve pour le compte de l'assuré, dans la mesure où elles excèdent le montant de la garantie.

L'amende étant une peine, ne peut jamais être à la charge de la Société.

DECHEANCES ET CLAUSES NON OPPOSABLES AUX VICTIMES RECOURS DE LA SOCIETE CONTRE L'ASSURE

Ne sont pas opposables aux victimes ni à leurs ayants droit pour les risques A et B :

a) en ce qui concerne les accidents corporels seulement, la limitation du montant de la garantie et les franchises d'avarie ;

b) les déchéances, à l'exception de la suspension régulière du contrat pour non paiement de prime

c) les clauses ayant pour objet de restreindre les garanties des présentes conditions générales ;

d) la réduction de l'indemnité consécutive à la non déclaration de l'une des modifications de risques prévues à l'article 22 et survenant en cours de contrat.

Dans les cas précités, la Société aura la faculté d'exercer contre le souscripteur une action en remboursement de toutes les sommes qu'elle aura payées ou mises en réserve.

DISPOSITIONS SPECIALES AUX RISQUES C, D ET E

L'indemnité ne peut, en aucun cas, être supérieure à la valeur vénale de l'objet sinistré au jour du sinistre.

Si la somme assurée est inférieure à la valeur vénale au jour du sinistre, ou pour le risque C seulement, à la valeur neuve du catalogue du constructeur au jour de la souscription du contrat, dans le territoire du domicile de l'assuré, l'assuré restera son propre assureur pour l'excédent et supportera sa part proportionnelle du dommage.

Art. 29. — PROCEDURE.

RISQUES A ET B

En cas d'action portée devant une juridiction civile, commerciale ou administrative, dirigée contre l'assuré ou des personnes dont il est reconnu responsable, auteurs d'un accident, la Société assure la défense et dirige le procès.

En cas d'action pénale, la Société se réserve la faculté d'intervenir et de diriger la défense, mais sans pouvoir y être contrainte. L'Assuré conservera le droit d'interjeter appel ou de se pourvoir en cassation, mais la Société ne pourra lui imposer l'exercice de ces voies de recours.

En ce que concerne les voies de recours :

a) devant les premières juridictions, la Société en a le libre exercice ;

b) devant les juridictions pénales, la Société pourra toujours, au nom de son assuré civilement responsable, exercer toutes voies de recours. Si l'assuré a été cité comme prévenu, la Société ne pourra toutefois exercer lesdites voies de recours qu'avec son accord, exception faite du pourvoi en cassation lorsqu'il est limité aux intérêts civils.

RISQUES C, D, ET E

Les dommages sont réglés de gré à gré ou, s'il y a désaccord, évalués par deux experts choisis par les parties. Faute par les experts de s'entendre, il sera procédé à la nomination d'un tiers expert par les soins du Président du Tribunal Civil compétent ; les trois experts opèrent en commun et à la majorité des voix. Chaque partie paie les frais et les honoraires de son expert, ceux du tiers expert et les frais de sa nomination sont supportés par moitié.

Une fois l'expertise amiable terminée, le sauvetage est aux risques et périls de l'assuré.

Art. 30. — DELAI DE REGLEMENT.

Le règlement de l'indemnité sera effectué dans le délai de quinzaine à compter de la date de l'accord des parties ou de la décision judiciaire passée en force de chose jugée.

Toutefois, en cas de vol, le règlement ne pourra être exigé par l'Assuré qu'après un délai de trente jours à dater de la déclaration du sinistre. L'Assuré s'engage à reprendre les objets volés qui seraient retrouvés dans ce délai, la Société étant tenue seulement à concurrence des dommages et des frais garantis. Si les objets volés sont récupérés ultérieurement, l'Assuré aura la faculté d'en reprendre possession moyennant le remboursement de l'indemnité, sous déduction d'une somme correspondant aux dommages et aux frais garantis.

VII. — DIVERS

Art. 31. — Prescription.

Toutes actions dérivant du contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance, dans les conditions prévues aux articles 25 à 27 de la loi du 13 juillet 1930.

Art. 32. — Toute proposition de l'Assuré tendant à modifier, prolonger, suspendre ou remettre en vigueur le présent contrat ne peut être valablement notifiée que par lettre recommandée adressée au Siège social de la Société ou à une de ses agences.

Art. 33. — Les termes mentionnés aux Conditions particulières sous la rubrique « Usage du véhicule » correspondent aux définitions suivantes :

CATEGORIE n° 1. — Véhicules utilisés pour l'exercice d'une profession et pour la promenade.

Le véhicule à carrosserie « tourisme » ou pick-up, objet de l'assurance sert à des promenades d'agrément, à l'exercice d'une profession (par exemple : déplacement pour se rendre au travail, à un rendez-vous d'affaires, visites de clientèle) et n'est pas utilisé commercialement pour le transport ou la livraison de produits ou marchandises.

CATEGORIE n° 2. — Véhicules utilisés pour le transport de produits ou marchandises appartenant à l'Assuré.

L'Assuré n'est pas muni de la patente de transporteur et le véhicule objet de l'assurance, sert au transport de produits ou marchandises lui appartenant et n'est pas utilisé, même occasionnellement, au transport à titre onéreux de marchandises appartenant à des tiers.

CATEGORIE n° 3. — Véhicules utilisés à des transports à titre onéreux de produits ou marchandises appartenant à des tiers.

CATEGORIE n° 4. — Autobus, autocars et véhicules aménagés pour le transport de voyageurs à titre payant.

Le véhicule est affecté au transport occasionnel ou régulier de passagers à titre payant.

La garantie est étendue aux accidents corporels pouvant leur être causés, dans la limite du nombre de places autorisé, tel qu'indiqué aux Conditions particulières.

Il est établi, à l'occasion d'un sinistre atteignant une ou plusieurs personnes transportées, que le nombre total de voyageurs au moment de l'accident était supérieur au nombre déclaré aux Conditions particulières, l'Assuré supportera une part du coût du sinistre proportionnelle à l'insuffisance de la déclaration.

Il n'y a pas assurance à l'égard des personnes victimes d'accidents transportées sur les ailes, marchepieds, toitures et capots ou installées sur les marchandises chargées dans le véhicule et ce, dans des conditions différentes de celles prescrites par le Code de la Route ou Arrêtés locaux pris pour son application, en ce qui concerne le transport des personnes.

La Société sera, en outre, dégagée de toute obligation si le véhicule n'a pas été soumis en temps voulu aux vérifications périodiques effectuées par le Service des Travaux Publics et reconnu par lui en bon état de fonctionnement.

L'Assuré devra en rapporter la preuve à l'occasion de chaque accident.

Toutefois, dans le cas où antérieurement à l'accident, une ou plusieurs vérifications n'auraient pas été effectuées par le fait du Service des Mines ou de toute autre Administration chargée de cette formalité, la garantie serait acquise à l'Assuré et s'exercerait par conséquent à l'égard des victimes de l'accident, si l'Assuré remettait à la Société une attestation émanant dudit service et justifiant que celui-ci (ou l'Administration substituée) s'est trouvée dans l'impossibilité de procéder aux vérifications prévues.

CATEGORIE n° 5. — Véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Véhicules à quatre roues d'un poids égal ou inférieur à 150 kg (poids mort), dont le nombre de places n'excède pas deux et si la conduite de ces véhicules ne nécessite pas la possession d'un permis de conduire.

Conditions Particulières
AUTOMOBILESociété Anonyme d'Assurances et de Réassurances Incendie, Accidents et
Autres Risques - Au Capital de 5.490.000 Francs entièrement verséSIEGE SOCIAL : 15, rue COYSEVOX - 75883 PARIS CEDEX 18
R.C. Paris 60 B 1584
☐ 2 Roues ☐ 4 Roues ☐ Flotte

Pays	Nom Agence ou Délégation	Code Agence ou Courtier	Nom S/Agent ou Courtier	N° de Police	N° d'Avenant		Catégorie	Durée	N° de Police remplacée
					Général	d'ordre			

SOUSCRIPTEUR

Nom - Prénom

Adresse

Profession

VÉHICULE ASSURÉ (Selon Carte Grise)

Carrosserie	Marque et Type		Force CV	Nbre places
PTC ou CUE	N° de Série du Type	N° de Moteur	An. constr.	
N° d' Immatriculation	Lieu de Garage			
USAGE (art. 33 des Conditions Générales)				

PÉRIODE D'ASSURANCE

du:	Jour	Mois	An	au:	Jour	Mois	An
-----	------	------	----	-----	------	------	----

Fract	Mouv	Réserve à la Compagnie			
		Code Co	% C P	% P N	

RISQUES ASSURÉS	Garanties	Codes s/ Catégorie	Primes nettes	% Taxes	Montant des Taxes	Primes nettes plus Montant des Taxes
A. Responsabilité Civile	Illimitée					
B. Recours des Tiers Incendie						
* C. Dommages au véhicule	Franchise :					
* D. Incendie						
* E. Vol	Franchise :					
Autres Risques						
	Coût des Pièces	S				

CLAUSES PARTICULIÈRES
(voir au verso)Seuls sont applicables
les nos suivants :

ANNEXES JOINTES

Taxes
DiversesTotal des
TaxesPrime
Nette
TotaleSOMME TOTALE
DUE PAR L'ASSURÉ

* Sous réserve des dispositions de l'article 28 (fin) des Conditions Générales.

De convention expresse entre les parties, l'Assurance est limitée aux sinistres survenant sur le territoire de :

CONDITIONS PARTICULIERES (suite)

Le Souscripteur déclare :

1) Avoir reçu un exemplaire de l'imprimé Automobile Conditions Générales MF 30/9/1955 modifié par la législation locale en vigueur en ce qui concerne les risques soumis aux assurances obligatoires.

2) Qu'il n'a pas été titulaire auprès d'un autre assureur d'un contrat couvrant un ou plusieurs des risques A, B, C, D, E, ci-contre et ayant fait l'objet d'une résiliation pour sinistres pendant les vingt-quatre mois écoulés.

Sont seules applicables, au titre des Conditions Particulières, les Clauses dont les numéros figurent ci-contre dans le cadre réservé à cet effet.

CLAUSES PARTICULIERES

Clause 1 - Usage :

Le Souscripteur déclare que le véhicule garanti par la présente police est utilisé exclusivement pour l'usage mentionné aux Conditions Particulières et défini à l'Article 33 des Conditions Générales. En cas d'utilisation différente ou dans le cas où le véhicule assuré serait loué avec ou sans chauffeur, il serait fait usage de l'Article 22 des Conditions Générales.

Clause 2 - Durée :

Les garanties du présent contrat prendront effet, conformément aux dispositions de l'Article 19 des Conditions Générales, le lendemain à midi du paiement de la prime totale indiquée ci-contre. Par application de l'Article 20 des mêmes Conditions Générales, il est expressément convenu qu'elles cesseront leurs effets en même temps que le contrat, de plein droit et sans autre avis, à la date indiquée ci-contre (rubrique : période d'Assurance).

Clause 3 - Limitation de la garantie pour les Véhicules de l'Administration utilisés à des fins privées :

La présente assurance n'est acquise à l'Assuré que pour les sinistres survenant au cours de l'utilisation, à des fins privées, de la voiture désignée ci-contre, appartenant et immatriculée au nom de l'Administration. Les sinistres survenus lorsque la voiture est utilisée pour les besoins du service sont formellement exclus de la garantie.

Clause 4 - Opérations de Chargement et de Déchargement :

Il est précisé que l'assurance a exclusivement pour objet la garantie des risques de circulation et de stationnement. N'entrent donc pas dans cette garantie les accidents causés (Risques A et B) ou les dommages subis (Risque C) du fait ou à l'occasion d'opérations de Chargement et de Déchargement du véhicule.

Clause 5 - Franchise dommages Risque (s) (C et/ou E) :

En ce qui concerne les risques Dommages au véhicule, la Compagnie bénéficiera dans tous les cas d'une franchise toujours déductible du montant total des indemnités et des frais occasionnés par chaque sinistre pour le montant indiqué ci-contre.

Clause 6 - Déchéance pour ivresse (Risques C, D, E) :

En sus des exclusions prévues à l'Article 17 des Conditions Générales, la garantie ne s'applique pas aux dommages subis par le véhicule désigné ci-contre lorsque l'Assuré, ainsi qu'il est défini à l'Article 2, paragraphe II des Conditions Générales, est sous l'emprise d'un état alcoolique dûment établi et sanctionné par une décision judiciaire.

Clause 7 - Réduction flotte :

Le Souscripteur déclare que tous les véhicules garantis par la présente Police lui appartiennent et sont immatriculés à son nom. Il en a été tenu compte pour le calcul de la prime ; au cas où cette déclaration s'avérerait inexacte il serait fait application des dispositions de la loi du 13 juillet 1930 (ou législation locale correspondante).

SENEGAL

- 33 -

VI - TARIFS

N.B. - Dans le cas de plusieurs opérations de majoration ou de réduction, le calcul de la prime sera obtenu par opérations successives et non par addition des taux de majoration et de réduction.

ARTICLE 28 - TARIF MINIMUM APPLICABLE aux VEHICULES de TOURISME (Catégorie 1)1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE et RECOURS DES TIERS INCENDIE (50 Millions) F.CFA.

<u>Force Fiscale (CV)</u>	<u>Prime sans franchise</u>
2	15.400
3 - 6	18.505
7 - 10	20.920
11 - 14	26.900
15 - 23	35.420
24 et plus	42.655

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000 (cf. article 19, 1°)

Prime : 9,20 % de la valeur à neuf

Remorques : 6,15 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000

Prime : 0,56 % de la valeur assurée, minimum 1.400

Remorques : 0,28 % de la valeur assurée

4/ INCENDIE

Prime : 1 % de la valeur, Minimum 2.500

Remorques : 1 % de la valeur assurée

Tarif 1963/ Edition 1970

- Mise à jour Décembre 1974

(nouvelles garanties obligatoires en Assurance Automobile).

ARTICLE 29 - TARIF MINIMUM APPLICABLE aux VEHICULES de COMMERCE (Catégorie 2)

1/ RESPONSABILITE CIVILE	 ILLIMITEE		
RECOURS DES TIERS INCENDIE		50.000.000	50.000.000	ILLIMITE
Force fiscale C.V.		Véhicules utilitaires à carrosserie Tourisme (exemple : Break, ...)	Véhicules utilitaires autres carrosseries	
Essence	Diesel		jusqu'à 3 T.500	au-delà de 3.T 500
2		20.230	31.525	32.425
3 - 6	2- 4	24.025	35.890	36.790
7 -10	5- 7	28.050	45.420	46.320
11 -14	8-10	40.470	59.700	60.600
15 -23	11-16	52.200	73.190	74.090
24 et plus	17 et plus	61.975	84.430	85.330

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime (cf. article 19, 1° et 2° A.)

a) véhicule d'une force fiscale inférieure à 9 CV : 30.000

b) " " " de 9 CV et plus : 10 % du montant des réparations
Minimum : 30.000
Maximum : 60.000

Prime : 18,50 % de la valeur à neuf
Remorques : 12,30 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000

Prime : 0,28 % de la valeur assurée, Minimum : 700
Remorques : 0,28 % de la valeur assurée.

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum : 3.750
Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

ARTICLE 30 - TARIF MINIMUM APPLICABLE aux VEHICULES de TRANSPORTS PUBLICS de MARCHANDISES (Catégorie 3)

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE

RECOURS DES TIERS		50.000.000		Illimité	
INCENDIE					
Force fiscale		Véhicules utilitaires		Véhicules utilitaires	
CV		de moins de 3.T 500		de plus de 3 T.500	
Essence Diesel					
2	-	43.690		44.590	
3 - 6	2 - 4	50.305		51.205	
7 - 10	5 - 7	62.610		63.510	
11 - 14	8 - 10	84.035		84.935	
15 - 23	11 - 16	107.045		107.945	
24 et plus	17 et plus	124.370		125.270	

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime (cf. article 19, 2° A)

10 % du montant des réparations, Minimum : 30.000
Maximum : 60.000

Franchise facultative (cf. article 19, 2° B)

Prime : 19,25 % de la valeur à neuf

Remorques : 12,80 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Franchise obligatoire et sans réduction de prime, 30.000

Prime : 0,28 % de la valeur assurée, Minimum : 700

Remorques : 0,28 % de la valeur assurée.

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum : 3.750

Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

Tarif 1963/ Edition 1970

- Mise à jour Décembre 1974

(nouvelles garanties obligatoires en Assurance Automobile).

ARTICLE 31 - TARIF MINIMUM APPLICABLE aux VEHICULES UTILISES pour le TRANSPORT de PERSONNES à TITRE ONEREUX (Catégorie 4)

A - Véhicules ayant au plus 8 places-passagers : Taxis, Voitures de grande remise, Voitures de location avec chauffeur.

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE plus RECOURS DES TIERS INCENDIE ILLIMITE

Force fiscale :		<u>Prime de base</u>	<u>Surprimes places passagers</u>	
CV				
<u>Essence</u>	<u>Diesel</u>			
2	-	32.630	pour 3 places	10.875
3 - 6	2 - 4	38.725	pour 4 places	10.925
7 - 10	5 - 7	45.280	pour 5 places	18.975
11 - 14	8 - 10	64.600	pour 6 places	28.520
15 - 23	11 - 16	86.300	pour 7 places	37.950
24 et plus	17 et plus	100.825	pour 8 places	50.600
			(jusqu'à 14 CV)	
			pour 8 places	69.000
			(au-delà de 14 CV)	

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime, (cf. article 19, 2° A)

10 % du montant des réparations, Minimum 30.000
Maximum 60.000

Prime : 20 % de la valeur à neuf

Remorques : 13% de la valeur à neuf

3/ VOL

Prime : 0,42 % de la valeur assurée, Minimum 1.500

Remorques : 0,28 % de la valeur assurée

Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum 3.750

Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

ARTICLE 31 - Catégorie 4 (suite)

B - Véhicules ayant 9 places-passagers et plus : Autocars, Autobus, Transports mixtes, Taxis-bagages.

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE plus RECOURS DES TIERS INCENDIE ILLIMITE

Force fiscale CV		<u>Prime de base</u>	<u>Surprime par place-passager</u>
<u>Essence</u>	<u>Diesel</u>		
2	-	32.630	- jusqu'à 30 places : 3.625 par place-passager (Surprime minimum : 72.500)
3 - 6	2 - 4	38.725	
7 - 10	5 - 7	45.280	
11 - 14	8 - 10	64.600	
15 - 23	11 - 16	86.300	- à partir de la 31ème place 2.590 par place-passager
24 et plus	17 et plus	100.825	

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime (cf. article 19, 2°)

10 % du montant des réparations, Minimum 30.000
Maximum 60.000

Prime : 20 % de la valeur à neuf
Remorques : 13 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Prime : 0,28 % de la valeur assurée, Minimum 700
Remorques : 0,28 % de la valeur assurée.

Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum 3.750
Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

Tarif 1963/ Edition 1970

- Mise à jour Décembre 1974

(nouvelles garanties obligatoires
en Assurance Automobile).

ARTICLE 32 - TARIF MINIMUM APPLICABLE aux VEHICULES MOTORISES à DEUX ou TROIS ROUES (Catégorie 5)

ASSURANCE R.C. ILLIMITEE avec GARANTIE des PERSONNES TRANSPORTEES
COMME INDIQUE à L'ARTICLE 9 des CONDITIONS GENERALES plus RECOURS
DES TIERS INCENDIE (50 Millions).

A - PRIMES

- Cyclomoteurs 8.500
- Scooters et vélomoteurs jusqu'à 125 cm³ 13.330
- Motocyclettes et scooters de plus de 125 cm³ 15.400
- Side-cars (toutes cylindrées) 18.505

B - DISPOSITIONS GENERALES

1/ Usage du véhicule

Les tarifs ci-dessus concernent l'usage défini à l'article 3, page 4
(rubrique "Tarif n° 5").

Pour les véhicules utilisés au transport de produits ou marchandises
appartenant à l'Assuré, majorer les tarifs ci-dessus de 20 %

2/ Triporteurs à moteur

Appliquer le tarif "Scooters et motocyclettes" majoré de 20 %
pour usage commercial.

3/ Remorques

Toute remorque avec charge utile maximum de 300 kg. donne lieu à
l'application d'une surprime obligatoire de 20 %

4/ Véhicules à quatre roues d'un poids à vide inférieur ou égal à 150 kgs.

Si le nombre de places ne dépasse pas deux, le tarif applicable est
celui des "Scooters et motocyclettes", majoré de 15 %.

Si le poids à vide de la voiture excède 150 kgs., le véhicule doit
être soumis au tarif des voitures automobiles.

Tarif 1963/ Edition 1970

- Mise à jour Décembre 1974

(nouvelles garanties obligatoires
en Assurance Automobile)

ANNEXE III

FICHE N° 5 STATISTIQUES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION CONSTATES PAR LA GENDARMERIE NATIONALE - DE 1966 à 1973

REG.	1966			1967			1968			1969			1970			1971			1972			1973											
	Matériels	Corporels	Blessés	Morts	Matériels	Corporels	Blessés	Morts	Matériels	Corporels	Blessés	Morts	Matériels	Corporels	Blessés	Morts	Matériels	Corporels	Blessés	Morts	Matériels	Corporels	Blessés	Morts									
G.V.	212	169	237	32	146	213	219	102	130	193	250	35	138	343	415	55	139	230	365	41	110	199	281	32	164	234	402	24	145	391	527	22	
S.SAL.	18	125	244	30	11	121	267	4	26	100	208	21	25	111	198	36	21	122	237	64	41	118	205	41	37	122	229	33	131	108	341	40	
DIOUR.	12	69	139	23	17	97	231	24	13	136	291	25	16	104	178	19	8	196	222	25	13	112	247	31	20	180	216	33	23	114	214	41	
THIES	27	239	301	57	15	140	287	27	13	152	258	53	28	157	259	48	31	165	249	45	85	145	172	43	46	201	292	36	35	170	188	34	
FLEUVE	22	40	56	10	23	39	99	10	8	40	78	6	22	46	66	16	15	42	116	13	44	41	71	8	24	47	92	8	15	65	107	19	
S. ORL.	12	15	141	6	8	29	71	4	4	20	45	4	7	19	68	1	17	29	93	4	7	19	84	2	8	25	68	7	17	28	85	3	
CASAM.	8	51	75	1	9	52	74	12	11	51	73	10	10	63	133	14	25	59	136	7	27	84	173	11	30	96	198	15	20	82	170	10	
PREVOTE	109	20	30	3	96	17	33	5	111	12	22	-	70	25	44	2	78	15	17	2	93	28	25	-	116	15	30	2	72	11	10	-	
TOTAL	410	728	1223	162	325	711	1281	188	316	674	122	154	316	868	135	191	334	788	143	201	420	750	125	168	445	920	152	158	358	969	164	169	
	1440						X				X				X				X			X					X			X			

* à lire en millier par exemple : 1.225

A

DU PARC AUTOMOBILE

AU 1er JANVIER - UNITE NOTRE DAME VEHICULES

AUTOCARS AUTOBUS	CAMIONS CAMIONNETTES	VEHICULES SPECIAUX	TRACTEURS ROUTIERS (1)	ENSEMBLE
2.077	12.346	531	257	34.698
2.167	13.825	573	295	40.146
2.257	14.421	604	353	42.608
2.376	15.107	637	364	45.286
2.395	15.647	635	378	47.197
2.393	16.084	653	412	49.331
2.441	17.126	695	463	53.788
3.337	16.910	684	501	57.397
3.407	17.481	600	532	60.343
3.485	18.078	691	563 ?	63.197
3.716	18.821	715	593	66.579
3.898	19.395	705	643	68.859
3.939	19.624	748	642	69.729

ction de la Statistique (1) chiffres provisoires

es à moteur immatriculés ou non exclus

Fiche n° 6

STRUCTURE DES ROUTES PAR CATEGORIE

Situation au : 1er Mars 1974

					en KM
CATEGORIE DE ROUTES	ROUTES BITUMÉES	ROUTES A CARACTERISTIQUES DEFINITIVES (1)	ROUTES EN LATÉRITE (2)	T O T A L	
NATIONALES	1.666	188	1.437	3.291	
REGIONALES	356	200	599	1.155	
DEPARTEMENTALES	366	25	4.751	5.142	
ENSEMBLE	2.388	413	6.787	9.588	
REPERTOIRES	8	48	3.501	3.557	
T O T A L :	2.396	461	10.288	13.145	
VOIRIE CAP-VERT	100	-	-	100	
VOIRIE St LOUIS	11	-	-	11	
VOIRIE ZIGUINCHOR	12	-	-	12	
ACCES AUX AERODROMES					
- BAKEL	2	-	-	2	
- Tambacounda	0,5	-	-	0,5	
- Kédougou	0,5	-	-	0,5	
TOTAL GENERAL :	2.516	461	10.288	13.271	

(1) non encore bitumées

(2) routes en latérite ou en terre à caractéristiques provisoires

Source M.T.P.U.T. (Direction des Travaux Publics)

Fiche n° 7

LE TRANSPORT ROUTIER

LE RESEAU :

4 AXES PRINCIPAUX CONSTITUENT L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE DU SENEGAL

- SAINT LOUIS - THIES - DAKAR : $189 + 69 = 258$ Km
- ZIGUINCHOR - KAOLACK - DAKAR : $245 + 192 = 437$ km
- TOUBA - THIES - DAKAR - : $129 + 69 = 198$ km
- TAMBACOUNDA - Kaolack - Dakar: $266 + 192 = 458$ km

SITUATION DES ROUTES										au 1er Juillet		en KM	
DESIGNATION	1960	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973			
ROUTES BITUMÉES						r	r	r	r				
EXISTANTES TOU-		1861	1912	1923	2160	2043	2093	2168	2256	2517			
TES LARGEURS													
ROUTES EN TERRE													
DEFINITIVES A		1477	1847	1838	1838	r 642	r 642	r 689	r 645	466			
REJETIR ET A													
CARACTERISTI-													
QUES PROVISOI-													
RES (1)													
TOTAL													

(1) à partir de 1969 non compris les routes en terre à caractéristiques provisoires
r : chiffres rectifiés

Source : M.T.P.U.T. (Direction des Travaux publics)