

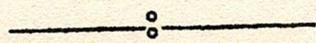
Mlle Delphine  
Djegna.

14  
/ 20

RAPPORT DE STAGE

SUJET : L'EVOLUTION DE LA SINISTRALITE ET  
L'OBLIGATION D'ASSURANCE EN COTE D'IVOIRE

bon sujet  
mais pas  
suff. l'assurance  
+ note



PLAN

~~sujet assez intéressant~~  
~~mais assez mauvais~~

INTRODUCTION

I.- L'OBLIGATION D'ASSURANCE PARTICIPE A CÔTÉ D'AUTRES  
CAUSES, A L'ACCROISSEMENT DE LA SINISTRALITÉ.

A.- CAUSES DIRECTES

B.- L'OBLIGATION D'ASSURANCE, CAUSE INDIRECTE  
MAIS ESSENTIELLE.

II.- CONSÉQUENCES DE L'ACCROISSEMENT DE LA SINISTRALITÉ.

A.- DEGRADATION DES RESULTATS GLOBAUX

B.- QUELQUES MESURES D'ASSAINISSEMENT.

CONCLUSION

## L'EVOLUTION DE LA SINISTRALITE ET

## L'OBLIGATION D'ASSURANCE AUTOMOBILE EN COTE D'IVOIRE



Dans le monde entier, l'assurance automobile a toujours été une branche déficitaire, les résultats obtenus dans cette branche faisant ressortir une perte en constante progression.

Le cas particulier de la Côte d'Ivoire nous offre un bel exemple à ce titre. Des renseignements statistiques recueillis auprès de la Direction des Assurances donnent, pour les exercices 1970, 1971, 1972, les résultats suivants :

Années	Primes encaissées	Sinistres réglés	Rapport S/P
1970	2.853.503.306,-	1.709.800.000,-	59 %
1971	3.241.205.055,-	1.971.500.000,-	60 %
1972	3.795.679.645,-	2.713.800.000,-	71 %

Une première constatation peut déjà être faite à ce stade :

plus de la moitié des primes encaissées sert au paiement des sinistres. A ceci, lorsque l'on ajoute les frais généraux et les diverses commissions versées aux intermédiaires, il s'ensuit que non seulement la totalité des émissions est absorbée par les sinistres, mais encore, faut-il faire appel aux encaissements des autres branches pour faire face aux dettes de la branche automobile.

Ce qui explique le déficit observé dans les résultats de cette branche. Il est d'autant plus inquiétant qu'il augmente d'une année à l'autre. C'est ainsi que de 369.000.000 en 1970, il est passé à 795.500.000 en 1971 puis à 934.300.000 en 1972.

*Il fallait  
comparer  
sinistres réglés  
et à régler.*

*Sinistres réglés*

Pourquoi cette branche enregistre-t-elle des résultats aussi décevants ?

Considérons d'abord la nature même du risque.

L'automobile est une machine dont le déplacement est assuré par une force motrice. Lorsque deux véhicules se heurtent, leurs forces motrices s'ajoutent et le choc qui en résulte acquiert une très grande violence du fait de cette addition. Comparativement aux autres risques qui sont plutôt statiques, l'automobile, risque constamment en mouvement présente un danger plus grand, ce qui explique l'importance de la sinistralité dans cette branche.

Par ailleurs, il semble que l'obligation d'assurance instaurée en Côte d'Ivoire dans cette branche par la loi du 20 Octobre 1960, comme dans la quasi totalité des pays libéraux, participe dans une certaine mesure, à l'évolution de la sinistralité. Il est incontestable que si l'obligation d'assurance n'existait pas en matière d'automobile, (bien que cette obligation soit justifiée) l'accroissement des sinistres automobiles et leur impact sur les résultats globaux seraient limités.

Il convient donc de rattacher aux causes directes de la progression des accidents de circulation et surtout de leur coût, l'obligation d'assurance en tant que cause indirecte mais essentielle.

Il faut noter que, si nous retenons l'obligation d'assurance comme une cause essentielle de l'augmentation de la sinistralité, c'est parce qu'elle participe de façon sensible, à l'expansion de la branche automobile.

D'une part, elle encourage l'acquisition de véhicules terrestres à moteur, objet même de cette obligation;

D'autre part, elle empêche l'assureur de prendre des mesures radicales qui permettraient d'assainir les résultats de cette branche.

*Il faut de l'assurance  
un peu de content, et un peu plus*

L'obligation d'assurance est fondée sur le principe de la responsabilité qui découle des Articles 1381, 1382 et 1383 du Code Civil.

L'idée directrice en est la réparation du dommage causé à autrui. Il convient de préciser que ce dommage ne devra pas être intentionnel. Il s'agit donc de protéger l'individu contre toutes atteintes à ses biens ou à son corps, atteintes qui résulteraient de l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur puisque c'est dans ce domaine uniquement qu'il existe une obligation d'assurance et elle ne garantit que la responsabilité civile du propriétaire du véhicule.

Au cours de notre exposé, nous étudierons dans une première partie, en même temps que les causes directes, dans quelle mesure l'obligation d'assurance peut être considérée comme un facteur de l'augmentation de la sinistralité; et dans une seconde partie les conséquences qui découlent de cette augmentation.

## I.- L'OBLIGATION D'ASSURANCE PARTICIPE À CÔTÉ D'AUTRES CAUSES, À L'ACCROISSEMENT DE LA SINISTRALITÉ.

Nous étudierons donc d'abord les causes proprement dites de cette évolution, puis l'incidence de l'obligation d'assurance sur celle-ci.

### A.- CAUSES DIRECTES DE L'ACCROISSEMENT DE LA SINISTRALITÉ EN CÔTE D'IVOIRE.

La Côte d'Ivoire est un pays en pleine croissance économique. Au lendemain de son accession à l'indépendance, de nombreux pronostics ont été établis en ce qui concerne son développement. Nous pouvons affirmer que ce pari a été gagné, sur presque tous les points.

Les pronostics ont été largement dépassés et la Côte d'Ivoire poursuit son évolution de façon remarquable. Il suffit pour s'en convaincre de comparer la physionomie de ce pays au cours des années 1960 et celle qu'elle revêt actuellement. On est d'ailleurs en droit de penser que cette évolution se poursuivra au cours des années à venir et qu'on assistera à de profondes mutations. Ce développement ne se limite pas à un secteur déterminé, tous les domaines ont été touchés. La société ivoirienne est devenue, à l'exemple de celles des pays industrialisés, une société de consommation caractérisée par la prolifération des besoins de toutes natures. Parmi ces besoins, il en est auxquels il convient de réserver une place de tout premier ordre parce qu'ils sont devenus des éléments indispensables dans notre vie de tous les jours.

Dans cet ordre d'idée, nous retenons le cas de l'automobile qui joue un rôle de plus en plus prépondérant dans la vie de chacun de nous; ceci, surtout, à cause de la croissance démographique consécutive à l'exode rural qui explique bien ce développement économique. En raison de cet essor démographique, nombreux sont ceux qui sont obligés d'habiter loin de leur lieu de travail, la seule ville d'Abidjan ne pouvant pas résoudre les problèmes de logement d'une population toujours en expansion. Dans de telles conditions, nul ne peut sous estimer les multiples services que rend l'automobile. Ceci est encore plus vrai dans un pays comme la Côte d'Ivoire où la quasi totalité des transports est assurée par l'automobile. Elle a donc cessé d'être considérée comme un signe extérieur de richesse pour passer au rang de ce qu'on appellerait les besoins indispensables. L'automobile sert à relier non seulement tous les points de la capitale, mais également la capitale aux différentes parties du pays et aux Etats voisins. Il s'en est suivi une augmentation considérable du parc automobile et partant, un accroissement du nombre des accidents de la circulation.

Voyez avec moi chez moi un tableau montrant l'évolution  
du parc automobile en CI —

5.-

Le Service des Transports Routiers nous a donné un bref aperçu de cette évolution du parc automobile en Côte d'Ivoire; dans un premier temps, elle a été assez lente : 3 % de 1970 à 1972 puis à partir de cette date, elle atteint des chiffres records; c'est ainsi que pour ce qui concerne l'immatriculation des véhicules dans la région d'Abidjan, on est passé, dans un intervalle de trois mois, de la lettre P à la lettre Q, alors qu'auparavant, il fallait attendre à peu près une année pour passer d'une série à une autre.

Par ailleurs, le réseau routier de la Côte d'Ivoire contribue dans une forte proportion à l'accroissement de la sinistralité. Ce réseau est largement resté en marge du développement économique que connaît actuellement la Côte d'Ivoire.

Pendant longtemps la Côte d'Ivoire a bénéficié d'un total de 25.000 km de routes dont seuls 1.300 km étaient bitumés, le reste est constitué par des routes quasi impraticables pendant de longues périodes de l'année, au cours des saisons de pluies et même pendant les saisons sèches. Très souvent, ce sont des routes étroites comportant des virages très accusés et mal signalés, des ponts ne permettant que le passage d'un seul véhicule à la fois. Tous ces éléments concourent à rendre la circulation en Côte d'Ivoire très difficile et les routes meurtrières.

Compte tenu de l'augmentation constante du nombre des automobilistes, il aurait fallu déployer des efforts particuliers pour adapter le réseau routier au développement actuel de ce pays. Pour ce faire, il faudrait construire des autoroutes, améliorer les routes déjà existantes. De tels projets sont en cours, nous ne pouvons que les encourager, car, nous sommes convaincus qu'ils remédieraient au fléau que représente l'importance des accidents dus à l'état défectueux de nos routes d'une part et d'autre part, au côté non moins négligeable que constitue la formation des conducteurs de métier.

C'est là, à notre avis, un aspect très important du problème qui mérite d'être considéré avec beaucoup de circonspection. Certes, le permis de conduire doit correspondre à la catégorie de véhicule pour lequel il a été délivré, mais il faudrait également mettre l'accent sur le comportement de ces conducteurs, donc sur le côté psycho-sociologique de la question. On devrait leur enseigner le respect des biens et celui des vies humaines qui leur sont confiés. On constate malheureusement chez eux un manque total du sens de la responsabilité qui s'explique par le fait que la notion d'assurance n'est pas encore comprise dans notre pays. Il n'est pas rare de les entendre dire, "je suis assuré, en cas de sinistre, c'est mon assureur qui interviendra". A notre avis, il faudrait surtout viser à changer les mentalités par la voie d'une formation très sérieuse des conducteurs. A la charge des conducteurs de métier, il faut signaler les exigences des propriétaires de véhicules et leur état physique qui en découle. Ces conducteurs qui passent toute la journée et parfois une grande partie de la nuit au volant pour pouvoir réunir la recette journalière fixée par le propriétaire du véhicule, à cause de l'état d'épuisement dans lequel ils se trouvent, entraînant le manque de réflexes, causent très souvent des accidents qu'ils auraient bien pu éviter tout simplement.

Notre exposé sur les causes directes de l'augmentation de la sinistralité dans ce qu'elle entraîne comme coût serait incomplet si nous ne tenions pas compte de la conjoncture économique. Comme nous l'avons déjà vu, la sinistralité en Côte d'Ivoire a considérablement augmenté ces dernières années; ce qui a fortement augmenté aussi, c'est le coût moyen de ces sinistres.

En effet, dans le contexte actuel caractérisé par une inflation économique toujours galopante, le coût de la vie a plus que doublé, entraînant, dans le domaine qui nous intéresse, une augmentation du coût des réparations. Dans ce domaine, non seulement le prix des pièces de rechange a augmenté, mais également la main d'oeuvre/. En Côte d'Ivoire, le problème est d'autant plus grave qu'on est obligé d'importer toutes ces pièces. A un prix déjà élevé pratiqué dans le pays exportateur à cause de l'inflation, il faut ajouter, pour ce qui nous concerne, des frais à l'exportation dont les frais d'emballage, les frais de transport, les frais de douanes etc... La marchandise arrive donc dans le pays importateur à des prix exorbitants. Actuellement, le coût moyen d'un sinistre représente à peu près 98 % des encaissements de primes.

A côté de ces causes de l'évolution de la sinistralité, il en existe une autre qui, sans être considérée comme un véritable facteur de cette évolution, joue cependant un rôle essentiel dans ce domaine, il s'agit de l'obligation d'assurance automobile.

A.- L'OBLIGATION D'ASSURANCE AUTOMOBILE,  
CAUSE INDIRECTE, MAIS ESSENTIELLE DE  
L'ACCROISSEMENT DE LA SINISTRALITE -

Dans l'optique de l'obligation d'assurance qui pèse sur les propriétaires de véhicules terrestres à moteur, il n'est pas possible, pour les Compagnies d'Assurances, de procéder à une sélection à priori de leurs clients. Bien qu'il n'existe en principe aucune obligation légale à l'égard des assureurs d'accorder leur garantie pour un risque automobile, ils ne peuvent systématiquement et définitivement refuser un assuré puisqu'il faut que celui-ci trouve obligatoirement une compagnie qui puisse le garantir.

L'assureur est obligé d'accepter ce client, quand bien même il aurait été résilié préalablement pour mauvais résultats. Un système de malus est prévu à cet effet. Les mauvais risques seraient sanctionnés par une majoration de prime. En principe, lorsqu'un assuré a déjà été résilié par une compagnie, une circulaire est envoyée dans les différentes autres sociétés les informant de cette résiliation. Toute société qui accepterait ensuite d'accorder sa garantie devrait réviser sa prime de façon à ce qu'elle corresponde au risque à couvrir. Ce système de majoration de prime n'est que théorique et si certains assureurs l'appliquent, la plupart d'entre eux ne l'ont pas encore adopté. On se demande d'ailleurs dans quelle mesure une éventuelle majoration de prime à l'égard des mauvais risques constituerait effectivement une sanction pour ceux-ci.

A notre avis, il aurait fallu refuser définitivement de les garantir. Mais, là se pose un problème, celui de la sécurité des victimes, elles se retrouveraient abandonnées à elles mêmes sans aucune possibilité de se voir dédommager pour préjudice subi, car, est-il besoin de le signaler, très rares sont les individus qui seraient en mesure d'indemniser une victime et l'on peut soutenir ceci avec beaucoup plus de force encore lorsqu'il s'agit de dommages corporels. Pour éviter que de tels problèmes ne surviennent, l'assuré résilié doit obligatoirement pouvoir se faire garantir par une autre société.

Par ailleurs, nous savons que, pour qu'une compagnie d'assurances I A R D puisse opérer sur le territoire ivoirien, elle doit absolument accepter de garantir le risque automobile. En d'autres termes, il ne peut pas y avoir de compagnie d'assurances faisant uniquement, soit l'Incendie, soit le Transport Maritime, soit les deux ou soit d'autres branches à l'exclusion de l'automobile.

Dans un tel contexte, le système de la majoration de prime pour les mauvais risques, quand bien même il serait appliqué par tous les assureurs, n'apporterait pas réellement un frein à l'accroissement des sinistres dans cette branche, il ne parviendrait pas à enrayer systématiquement le mauvais résultat que l'on constate dans cette branche du fait de l'existence vis à vis des assureurs d'une obligation pour accepter ce risque déjà reconnu comme étant mauvais.

En présence d'une telle situation, on serait tenté d'envisager la résiliation pure et simple comme une issue possible pour les assureurs, dans la mesure où elle leur permettrait de se défaire des mauvais risques et ainsi de pallier leur incidence néfaste sur les résultats de la branche. Mais cette procédure est incompatible avec l'obligation d'assurance puisqu'elle laisse sans assurance un propriétaire de véhicule; ce système est donc inopérant en Côte d'Ivoire étant donné que les assureurs sont tenus de couvrir le risque automobile.

La résiliation n'est qu'une simple mesure d'intimidation dont l'efficacité reste contestable. Elle permet certainement d'éliminer pour la compagnie considérée, un certain nombre de mauvais éléments, mais, si par ce procédé on aboutissait à une quelconque amélioration des résultats, celle-ci ne serait que relative étant donné que l'assuré résilié devra absolument être accepté par une autre société. L'amélioration ne concernerait qu'une compagnie donnée. Si l'on considère les résultats de l'ensemble des compagnies, il s'avère pratiquement impossible d'enrayer le déficit provenant de l'évolution de la sinistralité. On pourrait également envisager l'augmentation de la prime comme un remède éventuel, mais celle-ci, nous l'avons déjà vu, est inefficace.

En outre, l'application de la notion de la Responsabilité Civile qui est l'objet même de la garantie soulève de nombreuses difficultés. Dans le domaine des dommages matériels, l'assureur ne peut pas déterminer une somme forfaitaire pour laquelle il accorderait sa garantie puisque l'indemnité n'est pas définie, elle est limitée au montant de la chose endommagée. Pour ce qui concerne les dommages corporels, l'incertitude de l'assureur devant la somme qui lui sera réclamée est encore plus grande. Les juges abusent parfois du pouvoir discrétionnaire qui leur est reconnu dans l'appréciation du préjudice subi par les victimes et la fixation des indemnités. Ils font souvent preuve d'une générosité excessive dans la détermination du montant des réparations qui, le plus souvent n'ont aucun rapport avec le préjudice effectivement subi. Il n'est d'ailleurs pas rare qu'ils fixent des indemnités journalières pour incapacité temporaire au bénéfice des victimes qui en fait n'exercent aucune activité professionnelle, donc ne perçoivent aucun salaire; pour des élèves par exemple.

Cette analyse nous a permis de constater que l'évolution de la sinistralité est un phénomène complexe provenant d'un certain nombre d'éléments concomittants et dont la répercussion sur les résultats des Compagnies d'Assurances est indéniable.

## II.- CONSÉQUENCES DE L'ACCROISSEMENT

### DE LA SINISTRALITÉ.

L'évolution de la sinistralité en automobile a des incidences, non seulement sur les résultats de cette branche qui, comme nous le savons, sont toujours catastrophiques, mais également, d'une manière générale, sur les résultats globaux des compagnies d'assurances.

#### A.- DEGRADATION DES RESULTATS GLOBAUX

##### DES COMPAGNIES D'ASSURANCE.

En Côte d'Ivoire, le marché de l'automobile représente entre 60 à 70 % du marché total de l'assurance. Les autres branches comme l'Incendie, le Transport Maritime, les Dégâts des Eaux, la Responsabilité Civile - Chef de Famille, l'Individuel Accidents etc... n'en représentant qu'une partie infime, soit parce qu'il n'existe aucune obligation d'assurance à leur égard, soit parce qu'elles sont encore ignorées du public. Il faudrait faire un effort visant à sensibiliser les individus vis à vis des autres branches. Actuellement, la branche automobile absorbe presque la totalité des encaissements de primes des autres branches. Nous sommes conscients du fait qu'il faudrait attendre suffisamment longtemps pour obtenir des succès pour ce qui concerne la sensibilisation des individus aux autres catégories d'assurances non obligatoires. Nous pensons toutefois qu'on peut parvenir à améliorer quelque peu les résultats par l'application de certaines mesures.

## B.- QUELQUES MESURES D'ASSAINISSEMENT

En présence des mauvais résultats, les Compagnies d'Assurances, désireuses de rétablir un certain équilibre refusent d'accorder la garantie dommages. Cette garantie dommages n'est d'ailleurs pas obligatoire ni pour l'assuré, ni pour l'assureur, chacune des parties restant entièrement libre de la demander ou de l'accorder. Cette mesure d'assainissement qui, il faut le préciser reste relative, entraîne un certain nombre de conséquences : les établissements financiers tels que la S.A.F.C.A., le Crédit de la Côte d'Ivoire qui accordent des crédits automobile, exigent en échange la garantie dommages. Il résulte de cette condition une obligation pour les acquéreurs, de chercher à se garantir contre tous dommages pouvant survenir à leurs véhicules.

D'autre part, il faut souligner que, si les assureurs refusaient systématiquement d'accorder des garanties dommages, ceci entraînerait de véritables difficultés pour les agents économiques dans la mesure où ceux qui achètent les véhicules à crédit ne sont pas uniquement des simples particuliers, mais comptent bien parmi eux des sociétés de transport. Si ces sociétés de transport ne peuvent pas accéder au crédit parce que ne pouvant pas obtenir des conditions d'assurance exigées par les bailleurs de fonds, il peut y avoir un blocage dans la circulation des biens et des personnes à l'intérieur de la Côte d'Ivoire et même avec les pays voisins, et ce blocage est incontestablement néfaste pour l'économie du pays.

L'application pure et simple d'une telle mesure entraînerait donc de véritables problèmes à beaucoup d'égards. Il conviendrait donc de rechercher ailleurs une solution.

Qu'en est-il de la résiliation ?

La résiliation, nous le savons, est une faculté laissée aussi bien à l'assureur qu'à l'assuré, de mettre fin à un contrat.

Pour l'assureur, la raison essentielle pouvant entraîner la résiliation c'est que l'assuré aura été responsable de plusieurs sinistres. Cette raison est primordiale en assurance automobile car compte tenu du caractère illimité de la garantie, l'assureur se serait trouvé dans une situation lésée s'il n'avait pas la possibilité de résilier un contrat en raison du nombre croissant des sinistres.

Pour pouvoir résilier, il ne faut pas tenir compte uniquement du nombre des sinistres, il faut que ceux-ci soient à la charge de l'assureur, donc il faut que l'assuré en ait été responsable soit totalement, soit partiellement.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la résiliation ne serait pas possible pour un assuré dont la police d'assurance présenterait plusieurs sinistres, mais pour lesquels sa responsabilité n'aura pas été retenue; il faudrait d'autre part, pour que cette résiliation soit possible, que ces sinistres surviennent dans un intervalle de temps suffisamment rapproché, il faudrait que la fréquence de survenance de sinistres soit élevée.

L'assureur se trouve ainsi débarrassé d'un certain nombre de contrats dont les résultats sont mauvais.

L'assuré résilié est obligé de rechercher une autre compagnie qui veuille bien lui accorder sa garantie.

Comme nous l'avons déjà signalé, la résiliation permet uniquement d'assainir le portefeuille d'une compagnie donnée, elle ne permet pas l'assainissement du marché global de l'assurance. Son efficacité en matière d'automobile n'est que relative, elle permet le transfert du risque d'une compagnie à une autre, elle ne le supprime pas.

La résiliation reste d'ailleurs une mesure qui doit être appliquée avec beaucoup de circonspection; les lois sur le contrôle des activités des assureurs s'appliquent en faveur des assurés et bénéficiaires des contrats et les protègent.

En Côte d'Ivoire, la résiliation est d'autant plus à redouter qu'il n'existe aucun organisme qui prendrait en charge les accidents causés par des personnes qui ne seraient pas assurées.

Dans le souci de garantir la sécurité des individus, on exige que les conducteurs soient couverts pour les dommages pour lesquels ils auraient été reconnus responsables. Ce souci rend donc impossible toute mesure visant à mettre fin à un contrat d'assurance pour ce qui concerne sa partie obligatoire à savoir la Responsabilité Civile du conducteur.

Il faudrait donc rechercher d'autres méthodes qui permettraient de pallier les mauvais résultats et d'assainir le marché des assurances en Côte d'Ivoire. Ces méthodes, nous pensons qu'il faudrait surtout les rechercher au niveau de la Prévention.

Nous savons qu'en Côte d'Ivoire, le Comité de la Prévention Routière joue un grand rôle dans ce domaine et nous pensons que c'est surtout au niveau des conducteurs qu'il faut appliquer des règles strictes de contrôle.

Pour ce qui concerne l'équilibre même des contrats, il faudrait chercher à introduire en Côte d'Ivoire, le système de la personnalisation des primes, c'est-à-dire tenir compte pour le calcul de la prime, de l'âge du conducteur, de son état civil et de la zone de circulation. Ceci permettrait de fixer une prime correspondant au risque que l'on prend en charge.

## CONCLUSION

Le risque automobile restera pendant longtemps le principal risque en Côte d'Ivoire, compte tenu de l'obligation d'assurance dans ce domaine. On ne peut pas concevoir un seul instant qu'il y ait des véhicules terrestres à moteur circulant sans assurance. Il faudrait, pour parvenir à un équilibre du marché des assurances, instaurer l'assurance obligatoire dans les autres branches comme c'est le cas pour l'automobile.

Mais une obligation d'assurance en Incendie, Accidents, Risque Divers, serait difficile à justifier.

En matière automobile, c'est uniquement pour la responsabilité civile de l'assuré qu'une telle loi existe, alors que, s'agissant de l'assurance contre l'Incendie, par exemple, la garantie ne couvre que les dommages matériels survenus aux biens mobiliers et immobiliers de l'assuré. Il ne peut donc pas y avoir obligation pour un individu, de souscrire une assurance pour les dommages qui surviendraient à ses biens.

Par ailleurs, il faut noter que, la Côte d'Ivoire étant encore un pays sous-développé, les souscriptions en assurance contre l'Incendie par exemple aussi bien pour les risques industriels que pour les risques d'habitation restent encore à un niveau très bas pour les uns par insuffisance du nombre de risques, pour les autres, tout simplement parce que les individus n'ont pas encore acquis la conscience de sa nécessité, ou, quand bien même ils en seraient conscients, leur revenus ne leur permettent pas de souscrire une telle assurance.