III-46

RAPPORT

REACTUALISATION DU DOSSIER MAJORATION DE TARIF AUTOMOBILE ?
INCIDENCE DU RELEVEMENT TARIFAIRE EN VIGUEUR A PARTIR DE Janvier 1977
ET MODIFICATION STRUCTURELLES SOUHAITABLES DU TARIF AUTOMOBILE
AU SENEGAL.

Par **Sara DIOP**
1977

462-10

CYCLE SUPERIEUR
FIN D'ETUDES DE 1ère ANNEE
• Promotion 1976 - 1978

R A P P O R T D E S T A G E

STAGE EFFECTUE DU 1er AOUT au 15 OCTOBRE 1977
AUPRES. DU COMITE DES SOCIETES D'ASSURANCES DU SENEGAL
43, Avenue Albert Sarraut à DAKAR

Par Monsieur Sara DIOP
Stagiaire de l'I.I.A.

SUJET D'ETUDE :

REACTUALISATION DU DOSSIER MAJORATION DE TARIF AUTOMOBILE,
INCIDENCES DU RELEVEMENT TARIFAIRE EN VIGUEUR A PARTIR
DE JANVIER 1977 ET MODIFICATIONS STRUCTURELLES SOUHAITABLES
DU TARIF AUTOMOBILE AU SENEGAL.

Ce rapport est une juxtaposition de 3 ou 4 éléments très intéressants
mais insuffisamment reliés ~~les uns aux autres~~ Il aurait dû s'articuler
de la manière suivante :

- Introdⁿ : la situation actuelle est grave .
- I : Et il y a une tendance à l'aggravation des charges
des assurés ...
- II : Non compensée par le tarif actuel
trop faible
et mal structurée ...

L'auteur sans intérêt a approuvé à diminuer la richesse de son information
et améliorer la cohérence de ses études ; les travaux y gagneraient en élégance .

Met MR Barkley

REMERCIEMENTS

Avant d'entamer cette étude, je tiens ici à remercier :

- Monsieur NIANE, Président du Comité des Sociétés d'Assurances du SENEGAL, Directeur de la SONAM, pour la compréhension et la confiance qu'il a manifestées à mon égard.
- Monsieur LAMBERT, Directeur de l'Entente Sénégalaise (ex. M.G.F.A.) qui a bien voulu me fournir les informations statistiques utiles à la présentation de cette étude.
- Monsieur PIRON, du Service Production de l'Entente Sénégalaise, qui m'a apporté son concours franc et concret.
- Monsieur BOULAY, Chef-Comptable de l'Entente Sénégalaise, pour sa collaboration effective.
- Monsieur Birame BEYE, du Cabinet d'Expertises Automobiles F.M. BENEDETTI.
- Madame LACHENS, Secrétaire du Comité des Sociétés d'Assurances qui, en plus de son amabilité, a bien voulu imprimer ce rapport.
- Enfin, tout le personnel des Sociétés d'Assurances avec qui j'ai eu à collaborer durant ces deux mois et demi de stage.

0

0

0

PLAN DU RAPPORT

- INTRODUCTION

Sommaire non paginé

- PARTIE I : LES ELEMENTS AGGRAVANT LE RISQUE AUTOMOBILE AU SENEGAL

A/ ACTUALISATION DU DOSSIER RESULTATS AUTOMOBILE

1/ Coût des Dommages Matériels

2/ Coût des Dommages Corporels

B/ ETUDE DES ELEMENTS NOUVEAUX INTERVENUS AU SENEGAL EN 1977

1/ Les nouvelles mesures fiscales

2/ Les nouvelles mesures législatives

- PARTIE II : INCIDENCES DU RELEVEMENT TARIFAIRE EN VIGUEUR
A PARTIR DE JANVIER 1977 ET MODIFICATIONS STRUCTURELLES
SOLLICITEES DU TARIF AUTOMOBILE AU SENEGAL

A/ INCIDENCE DU RECENT RELEVEMENT DU TARIF RESPONSABILITE
CIVILE

1/ Incidence sur le Tarif

2/ Incidence sur les résultats

B/ MODIFICATIONS STRUCTURELLES DU TARIF

1/ Les défauts du Tarif actuel

2/ Les modifications envisagées

- CONCLUSION

0

0

0

INTRODUCTION

La tarification du Risque Automobile a été, depuis 1963, la préoccupation majeure des dirigeants des Sociétés d'Assurances opérant au SENEGAL. En effet, depuis cette date, ceux-ci ont demandé un relèvement notable du Tarif et n'ont obtenu, avant cette année, qu'une seule majoration - celle de 1973 - de 15 %. En Janvier 1977 est intervenu un relèvement échelonné qui ne semble pas satisfaire les assureurs. Nous verrons pourquoi.

Ainsi donc, le sujet d'étude qui nous est proposé est cuisant d'actualité, et son importance est double. Elle tient :

- d'une part, à la prépondérance du risque Automobile dans le portefeuille global des opérations d'assurances pratiquées au Sénégal ;
- d'autre part et corollairement, au déficit chronique de cette branche. ?

En effet, en 1972 et pour la première fois depuis 1963, il est constaté un déséquilibre dans l'ensemble des opérations sur le marché sénégalais de l'assurance.

- le taux de sinistres à charge de l'exercice aux primes acquises, est de 70,53 %
- le taux de chargement aux primes émises est de 30,96 %,
 - soit au total 101,49 % en 1972

C'est la prépondérance de l'Automobile dans le portefeuille global qui explique cette détérioration comme l'atteste le tableau suivant :

<u>Années</u>	<u>Primes émises Auto</u>	<u>Part de l'Auto</u>
1970	924.182.269	44,29 %
1971	999.145.130	43,53 %
1972	1.117.675.036	42,25 %
1973	1.121.172.908	37,44 %
1974	1.434.614.909	37,99 %
1975	2.052.930.879	45,87 %

atteste la prépondérance de l'auto et par là la détérioration qui en peut résulter.

En 1977, le pourcentage de l'Automobile sera supérieur à 50 % du total.

Cette importance de la part du risque Automobile est une caractéristique propre à l'ensemble des marchés d'assurances des pays d'Afrique.

Mais le Sénégal a été très tôt perméable à la civilisation de l'Automobile. Il en est résulté un accroissement considérable du parc automobile (voir tableau I) et le réseau routier est l'un des plus denses d'Afrique avec 13.803 kms de routes, dont 2.591 bitumées.

La circulation routière a multiplié les risques.
La responsabilité du conducteur est présumée.

Aussi la date du 1er Janvier 1975 est capitale dans l'histoire de l'assurance automobile au Sénégal. Elle correspond à l'entrée en vigueur de la Loi n° 74-33 du 18 Juillet 1974 et de son décret d'application n° 74-865 du 26 Août 1974 instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur.

Source

.../

A cette Loi de l'assurance obligatoire, est venue se greffer toute une série d'éléments nouveaux concourant à l'aggravation du coût de l'assurance Automobile au Sénégal, sans contrepartie réelle au niveau du Tarif.

Donc notre souci est de situer la problématique de cette assertion pour saisir la réalité de l'assurance Automobile au Sénégal.

Pour cela, notre étude sera appréhendée selon deux optiques :

- en premier lieu, nous verrons les éléments aggravant le coût de l'assurance automobile au Sénégal ;
- la deuxième partie sera consacrée aux particularités du Tarif sénégalais et à l'incidence des nouvelles majorations en vigueur en Janvier 1977.

tr. maladroite
Au préalable, nous déplorons le manque de données statistiques propres à étayer les développements contenus dans ce rapport, mais cela n'altère en rien la valeur de la présente étude, d'autant que les statistiques recueillies auprès des Sociétés les plus représentatives, sur les 14 Compagnies pratiquant l'automobile, nous ont permis d'avoir une idée exacte de l'analyse de la deuxième partie de la présente étude.

Un travail plus détaillé du prix de revient de l'assurance au SENEGAL doit être entrepris soit par le Service de Contrôle des Assurances du Ministère des FINANCES, soit par le Comité des Sociétés d'Assurances opérant au Sénégal, ou conjointement par les deux organismes.

En outre, il serait du plus grand intérêt, dans le cadre de la refonte prochaine des Statuts du Comité, qu'un travail de gestion, de recherche, de centralisation et de dispatshing des informations statistiques soit mené pour le plus grand bien des Sociétés de la place.

En attendant de voir ce souhait réalisé, nous nous sommes efforcés, à partir des statistiques disponibles, mais incomplètes et en retard sur les plus récents exercices, de confectionner des tableaux et graphiques pour plus de clarté. Ces statistiques se trouvent soit dans le corps de l'étude, soit en annexe de celle-ci.

----- oOo -----

Une introduction riche, mais qui pose mal le problème et qui ne justifie pas la démarche empruntée pour répondre aux problèmes que l'on veut résoudre +

PARTIE I : LES ELEMENTS AGGRAVANT LE COUT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE
AU SENEGAL

Toute appréciation sur l'évolution du coût de l'assurance suppose une analyse des éléments de son prix de revient. Le coût des sinistres matériels et le coût des sinistres corporels en constituent les plus importants.

A/ ACTUALISATION DU DOSSIER " RESULTATS AUTO "

Burquoi ?

1/ - Le coût des dommages matériels

Le coût des sinistres matériels au Sénégal est lié à divers éléments dont les plus significatifs sont le coût des pièces détachées, des fournitures, et celui de la main-d'oeuvre et des services.

• Les prix des pièces détachées

Ils subissent le plus souvent des variations en cours d'année, soit du fait des constructeurs, soit du fait de l'inflation ou des intermédiaires. En outre il existe fréquemment un écart entre le prix des pièces détachées et celui des voitures, principalement pour les véhicules importés hors zone franc.

inc

Dans les prix des pièces détachées y entrent divers faits tels que les frais de douane, les frais de siège, de transport, de pertes de stock et les frais financiers.

Le coût des pièces détachées subit les contrecoups de l'inflation mondiale et ne cesse d'augmenter. C'est ainsi qu'entre 1963 et 1975 l'aggravation du coût des dossiers est constante. Et entre ces deux dates, l'augmentation moyenne est de 104 % .

*de quoi?
on veut l'indice
de chiffres qui ne
sont même pas
sérieusement définis.*

De 1975 à 1977, après calculs, la hausse moyenne globale est de 45 % à laquelle s'ajoute une majoration fiscale de 15 % , soit 60 % d'augmentation.

Les prix des voitures ont accusé une hausse de 56 %, de 1975 à 1977.

• La Main d'Oeuvre

Le prix de revient de la main d'oeuvre est plus élevé au Sénégal que dans beaucoup de pays africains; le SMIG y est plus élevé et les salaires hiérarchiques le sont aussi.

C'est ainsi que le coût élevé du salaire horaire augmente celui des réparations de façon notable. Depuis 1971, le taux horaire des prestations de service de main d'oeuvre des garagistes et des réparations a connu une majoration de 133 %

A titre comparatif, voici le SMIG horaire au 1er Janvier 1975 pour le Sénégal et la Côte d'Ivoire.

- SENEGAL	107,05 F.CFA.	
- COTE D'IVOIRE	92,00 F.CFA.	soit + 16,36 %

Mais il faut remarquer qu'en deux ans, la tendance s'est nettement renversée à l'avantage de la Côte d'Ivoire.

Pour les dommages causés aux véhicules, une comparaison a été effectuée à partir d'expertises réelles (1975), absolument identiques, par les Experts de la Côte d'Ivoire et ceux du Sénégal, et elle a abouti au tableau suivant :

.../

Date accident		Coût Sénégal	Coût Côte d'Ivoire	Variation
20.04.1975	- main d'oeuvre	2.800	1.400	+ 50 %
	- fournitures	19.666	16.106	+ 22 %
Total		22.466	17.506	+ 28,50 %
20.02.1975	- main d'oeuvre	21.000	11.900	+ 76 %
	- fournitures	18.384	12.415	+ 48 %
	- peinture	13.700	11.000	+ 24 %
Total		53.084	35.315	+ 50,3 %
17.03.1975	- main d'oeuvre	96.500	82.800	+ 16,5 %
	- peinture	22.000	15.000	+ 46,5 %
	- fournitures	221.090	161.296	+ 37 %
	- dépannage	2.500	3.500	- 29 %
Total		342.090	262.596	+ 30 %
TOTAL sur les 3 expertises		417.640	315.417	+ 32 %

Non
Cependant, on note que les coûts des réparations sont sensiblement identiques entre les deux pays. Au SENEGAL, il faut déplorer les abus constatés au niveau des réparateurs aussi bien pour la durée trop souvent longue des réparations que pour leurs montants.

De 1970 à 1973, l'augmentation moyenne de la main d'oeuvre est de 80 % ; elle a doublé de 1973 à 1977, à la suite des augmentations de salaires de 1974.

Augmentation moyenne ?
• Les honoraires d'experts

Les frais d'expertises ne sont pas non plus en reste.

Voici les tarifs et honoraires d'expertises avant 1974, en 1975, et la tarif envisagé en 1977 :

Etendue des Dommages	Tarif avant 1974	Tarif en 1975	%
(en milliers de F.CFA.)			
0 - 20	1.500	2.000	+ 33 %
20 - 30	1.500	3.000	+ 33 %
30 - 40	4.000	5.000	+ 25 %
40 - 50	6.000	7.500	+ 25 %
50 - 60	6.500	8.125	+ 25 %
60 - 80	7.000	8.750	+ 25 %
80 - 100	8.000	10.000	+ 25 %
100 - 120	9.000	11.250	+ 25 %
120 - 150	10.000	12.500	+ 25 %
150 - 200	12.000	13.800	+ 15 %
200 - 300	13.500	15.525	+ 15 %
300 - 400	15.000	17.250	+ 15 %

Date accident		Coût Sénégal	Coût Côte d'Ivoire	Variation
20.04.1975	- main d'oeuvre	2.800	1.400	+ 50 %
	- fournitures	19.666	16.106	+ 22 %
Total		22.466	17.506	+ 28,50 %
20.02.1975	- main d'oeuvre	21.000	11.900	+ 76 %
	- fournitures	18.384	12.415	+ 48 %
	- peinture	13.700	11.000	+ 24 %
Total		53.084	35.315	+ 50,3 %
17.03.1975	- main d'oeuvre	96.500	82.800	+ 16,5 %
	- peinture	22.000	15.000	+ 46,5 %
	- fournitures	221.090	161.296	+ 37 %
	- dépannage	2.500	3.500	- 29 %
Total		342.090	262.596	+ 30 %
TOTAL sur les 3 expertises		417.640	315.417	+ 32 %

Non
Cependant, on note que les coûts des réparations sont sensiblement identiques entre les deux pays. Au SENEGAL, il faut déplorer les abus constatés au niveau des réparateurs aussi bien pour la durée trop souvent longue des réparations que pour leurs montants.

De 1970 à 1973, l'augmentation moyenne de la main d'oeuvre est de 80 % ; elle a doublé de 1973 à 1977, à la suite des augmentations de salaires de 1974.

l'augmentation moyenne ?
• Les honoraires d'experts

Les frais d'expertises ne sont pas non plus en reste.

Voici les tarifs et honoraires d'expertises avant 1974, en 1975, et la tarif envisagé en 1977 :

Etendue des Dommages	Tarif avant 1974	Tarif en 1975	%
(en milliers de F.CFA.)			
0 - 20	1.500	2.000	+ 33 %
20 - 30	1.500	3.000	+ 33 %
30 - 40	4.000	5.000	+ 25 %
40 - 50	6.000	7.500	+ 25 %
50 - 60	6.500	8.125	+ 25 %
60 - 80	7.000	8.750	+ 25 %
80 - 100	8.000	10.000	+ 25 %
100 - 120	9.000	11.250	+ 25 %
120 - 150	10.000	12.500	+ 25 %
150 - 200	12.000	13.800	+ 15 %
200 - 300	13.500	15.525	+ 15 %
300 - 400	15.000	17.250	+ 15 %

- soit une augmentation moyenne de : 23,8 %

Le 1er Août 1977, le Conseil de l'Ordre National des Experts Agréés au Sénégal demandait un réajustement des frais d'expertises.

Le nouveau Tarif préconisé par les Experts, en 1977, est le suivant :

0	-	50.000 F. CFA. de dommages		5.000 F.CFA.
50	-	100.000 " "		9.000 "
100	-	150.000 " "		12.500 "
150	-	300.000 " "		15.000 "
300	-	500.000 " "		17.500 "
500	-	1.000.000 " "		22.500 "
1.000	-	2.000.000 " "		27.500 "
2.000	-	3.000.000 " "		30.000 "

Cette augmentation sensible des frais d'expertises automobile ne semble pas trouver l'agrément des Assureurs, et des pourparlers sont en cours.

Il reste que, si ces nouveaux prix sont retenus, les honoraires d'expertises gonfleraient considérablement le coût des sinistres matériels alors même que du fait de l'augmentation constante du coût des réparations, les honoraires d'experts se trouvent revalorisés.

En effet, une réparation qui nécessite un rapport d'expertise pour 40.000 Frs. CFA. en 1974 coûte sensiblement le double en 1977, passant de 4.000 à 7.000 F. CFA.

En 1976, 5740 expertises ont été constatées, dont le coût total est de 53.843.345 F.C soit un coût moyen de 9.380 F. CFA.

Compte-tenu de la fréquence élevée des sinistres matériels au SENEGAL, de la concentration du parc automobile sur la Région du Cap-Vert et des méthodes d'exploitation des taxis, la répercussion des composantes du coût des dommages matériels sur le résultat de la branche Automobile est plus accentuée au Sénégal que dans les autres Etats de la C.I.C.A. En effet, à partir des états de 1975 de 11 Sociétés pratiquant l'automobile, nous avons recensé 6.775 accidents matériels sur un total de 8.545 sinistres automobile de la même année, soit 79,28 %. En 1976, sur un chiffre provisoire de 7.290 sinistres automobile, nous avons calculé 5.851 dégâts matériels, soit 80,48 %. Ce chiffre de 1976 (provisoire) ne concerne que 9 Sociétés sur les 16 Sociétés d'assurance Responsabilité Civile.

Mais si la fréquence des sinistres matériels est très importante, il reste que le coût des dommages corporels est beaucoup plus élevé.

2/ - Le coût des dommages corporels

De tous les problèmes que posent les accidents de la circulation, celui de l'évaluation et de la réparation du préjudice corporel est, sans conteste, l'un des plus importants.

Son aspect social est évident et la maxime de la "restitution integrum" est admise par tous. En effet, "atteinte dans son intégrité physique, il importe que la victime obtienne une équitable réparation qui lui procure le moyen de se retrouver autant que faire se peut, dans les mêmes conditions qu'avant l'accident".

Aussi, le coût des dommages corporels comprend :

- en cas d'incapacité temporaire, le remboursement des frais de soins et de la perte éventuelle de salaire consécutive à un arrêt de travail.
- en cas d'incapacité permanente, le versement d'un capital ou d'une rente qui sont fonction de l'âge de la victime, de sa profession et de ses revenus, de l'intensité de la blessure. Les préjudices extra-patrimoniaux comme le pretium doloris, le préjudice esthétique, sont aussi accordés.

- en cas de décès, un capital est versé pour indemniser les préjudices directs (perte de revenu familial) et indirects (préjudice moral), subis par les ayants-droit de la victime.

Le coût des sinistres corporels est tributaire de beaucoup de facteurs qui échappent totalement à l'Assureur "R.C."

En droit commun, l'interprétation par les tribunaux des articles du Code des Obligations Civiles et Commerciales du SENEGAL sur la responsabilité délictuelle, quasi-délictuelle et la responsabilité contractuelle, fixe les règles de détermination des responsabilités. Le principe de la réparation y reste très vague. Les règles fondamentales qui commandent cette réparation sont essentiellement jurisprudentielles. Aussi la détermination de l'indemnité est-elle laissée à l'appréciation souveraine du Juge.

Cette indépendance des magistrats en matière de fixation des indemnités allouées aux victimes des accidents de la circulation ou à leurs ayants-droit est déterminante dans le coût de l'assurance au SENEGAL.

En effet, d'après une étude faite par Monsieur CARLE en 1969 sur la valeur du point d'incapacité, il ressort que généralement les juges sénégalais apprécient un dommage " toutes causes de dommages confondues " c'est-à-dire que la somme allouée à titre de dommage corporel n'est pas ventilée. Aussi est-il rare de connaître l'indemnité de l'I.P.P. et le point d'incapacité.

Cependant, dès 1969 et sur la base des décisions judiciaires rendues au SENEGAL de 1965 à 1969, Monsieur CARLE remarquait déjà une progression constante de la valeur du point qui, par rapport aux années 1966 et 1967 augmentait de 12 % et de 22 % pour les années 1968 et 1969.

Il est bien évident que depuis 1969 la valeur du point d'incapacité s'est considérablement accru. Il nous paraît opportun que le Comité poursuive chaque année une étude analogue qui est censée être de la plus grande importance.

Les variations considérables enregistrées montrent que les tribunaux sénégalais accordent de plus en plus des indemnités élevées.

Cela est lié à plusieurs raisons :

- l'esprit de commisération des juges à l'égard des victimes d'accidents de la circulation ou à leurs ayants-droit.
- la conception, chez les magistrats, des Compagnies d'assurances considérées comme des Entreprises riches.
- la non-personnalisation des indemnités en fonction de la valeur économique des victimes ou de leurs ayants-droit.
- l'admission au titre d'ayants-droit d'une victime, d'un très grand nombre de membres de la famille. Au SENEGAL comme en Afrique, la notion de famille et de parenté demeure élastique, sinon ambiguë.
- au vu des sommes accordées par les juges, il existe une discordance totale entre le revenu moyen annuel du Sénégalais et le montant de l'indemnisation. Ce dernier tend à s'élever inconsidérément.

Prenons un exemple concret tiré des dossiers de règlements de sinistres des " Assurances Générales Sénégalaises " (ex. A.G.F.) :

Il s'agit d'un arrêt rendu par le Tribunal de DAKAR, le 8 Juillet 1977, pour une affaire concernant Abdoulaye FALL, assuré des A.G.S., contre les héritiers de Djibril SOW.

A.F. D.S.
les initiales suffisent - l'art de régler d'arranger les cas .../
comme c'est

X.
Monsieur Djibril SOW, cultivateur de 41 ans - la victime de l'accident de la circulation - laisse une veuve, 6 enfants mineurs de 5 mois à 16 ans, son père et sa mère.

Toutes causes de dommages confondues, le tribunal accorde à ses ayants-droit une indemnité de 5.400.000 F.CFA. qu'il répartit comme suit :

- la veuve	1.200.000 F.CFA.
- les 6 enfants = 600.000 x 6	3.600.000 "
- le père	300.000 "
- la mère	300.000 "

Voici donc l'arrêt tel qu'il est rendu.

A présent, nous allons essayer de ventiler les sommes en préjudices directs et en préjudices indirects, selon le tableau suivant, lequel approche du reste la réalité :

	! Préjudice matériel !	! Préjudice moral !	! Total !
! . Veuve !	! 900.000 !	! 300.000 !	! 1.200.000 !
! . Enfants !	! 2.400.000 !	! 1.200.000 !	! 3.600.000 !
! . Père !	! - !	! 300.000 !	! 300.000 !
! . Mère !	! - !	! 300.000 !	! 300.000 !
! TOTAL !	! 3.300.000 !	! 2.100.000 !	! 5.400.000 !

La somme de 5.400.000 F.CFA. placée à 6 % rapporte 324.000 F.CFA., soit 27.000 F.CFA. par mois, ce qui représente 1 fois et demi le S.M.I.G., lequel a subi de 1963 à 1974 une augmentation de 143 %, passant de 7.627 F.CFA. à 18.557 F.CFA.

On sait par ailleurs que le revenu moyen annuel d'un agriculteur sénégalais est d'environ 100.000 F.CFA., soit 8.333 F.CFA. mensuellement, somme bien inférieure au SMIG actuel.

Ainsi, la famille toucherait 27.000 F.CFA. par mois alors qu'elle vivait mensuellement avec 8.333 F.CFA., montant auquel il faudra enlever la part que le défunt prélevait pour satisfaire ses propres besoins, tout en notant que ce capital de 5.400.000 F.CFA leur reste acquis.

Cet exemple parmi tant d'autres montre à quel point on constate une non personnalisation des indemnisations en fonction de la valeur économique des victimes ou de leurs ayants-droit, au SENEGAL. Alors qu'en France, selon l'Argus (1972), les règlements de sinistres corporels des Assureurs Automobile dépendent, en grande partie, du coût des salaires : 65 % des règlements sinistres des Assureurs R.C. portent sur les dommages corporels, dont 83 % concernent les indemnités journalières et les indemnités forfaitaires, et 8 % de frais d'hôpitaux. Dans l'ensemble; les 3/4 des prestations d'assurances dépendent directement de l'évolution des salaires.

Toujours dans l'appréciation du coût des dommages corporels, il faut tenir compte des frais et honoraires médicaux, d'hospitalisation et d'avocats.

Au SENEGAL, les tarifs de la médecine privée sont encore actuellement sous le régime de la liberté.

De 1963 à 1977, les frais médicaux, chirurgicaux et d'hospitalisation ont connu une augmentation variant de 100 % à 275 % comme l'atteste le tableau n° II en annexe.

Quant aux honoraires d'avocats, nous ne disposons pas de chiffres, mais les bénéficiaires des indemnités allouées par les tribunaux sénégalais se plaignent souvent de la part de lion que s'adjugent leurs avocats, sur le montant de la réparation. Aussi n'est-il pas étonnant que ces derniers réclament des prestations exagérées dans la mesure où, en définitive, c'est la Compagnie d'Assurance qui se substitue au débiteur de la réparation et paiera.

En outre, en raison des interférences sociales propres à la société africaine, la décision de l'expert médico-légal peut être modulée en faveur de la victime. Or, comme l'a si bien dit Monsieur MARGAT à la Deuxième Réunion du Collegium Europaeum de Tunis, en 1975, " l'expert est un sous-traitant du juge : l'essentiel de la réparation tient au bout de sa plume ".

L'inflation qui affecte les prix des biens et des services, les mesures de hausses de salaires intervenues au SENEGAL en 1974, le nombre croissant des accidents de la circulation routière (cf. tableau IV), le montant élevé des condamnations judiciaires, affectent considérablement le coût de l'assurance Automobile au SENEGAL.

Les dommages corporels qui représentent seulement 15 % de fréquence des sinistres, absorbent 70 % du total des prestations des industries d'assurance opérant en territoire sénégalais. *(comme)*

Au montant global du coût des dommages matériels et corporels s'ajoutent les charges relatives à la gestion qui sont, au SENEGAL, de 29 % des primes émises en moyenne.

0

0 0

Nous venons de voir que les éléments affectant le coût de l'assurance au SENEGAL subissent continuellement des hausses souvent consécutives à l'inflation des prix des biens et des prestations de services.

Pour mesurer cette tendance nous allons, dans la mesure des données présentes, comparer les résultats techniques de la branche Automobile sur les exercices pour lesquels nous disposons de statistiques officielles du Ministère des Finances et des Affaires Economiques.

Il en résulte le tableau suivant :

Années	Primes acquises AUTOMOBILES (en Millions de F.CFA.)	% de Variation	Sinistres à charge de l'exercice + chargements de gestion	% de Variation
1963	891	-	1.060	-
1964	965	+ 8,3	-	-
1965	875	- 9,3	894	- 15
1966	870	- 0,6	693	- 22
1967	837	- 3,8	834	+ 20
1968	901	+ 7,6	889	+ 6
1969	891	- 1,1	1.023	+ 15
1970	928	+ 4,1	963	- 6
1971	998	+ 7,5	1.078	+ 12
1972	1.131	+ 13,3	1.475	+ 37
1973	1.119	- 1,1	1.576,6	+ 6
1974	1.504	+ 34,4	1.830,6	+ 16,8
1975	1.877	+ 24,8	2.573,5	+ 40,6
. Variation moyenne		+ 7 %		+ 10 %
. Variation de 1963 à 1975		+ 110,6		+ 242,8

Non (montant absolu)

Ces résultats montrent que le coût des sinistres croît 2,2 fois plus vite que le niveau des primes.

Pour la seule année 1975, le déficit est de 37 %. Nous verrons qu'en 1976, il est de 40 %, sans tenir compte des chargements de gestion (frais généraux, impôts, commissions et dotation aux amortissements).

Les Assureurs du SENEGAL font un effort certain pour réduire ces chargements comme en témoigne le tableau ci-dessous :

% chargements par rapport aux primes émises

<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>
32,91	32,84	32,95	30,96	28,92	29,55	29,59

(chiffres relevés dans les comptes-rendus officiels du Ministère des Finances et des Affaires Economiques)

B/ LES NOUVEAUX ELEMENTS INTERVENUS EN 1977

1/ Les nouvelles mesures fiscales

a) Majoration de la taxe sur les véhicules

En vue de limiter l'importation de voitures de luxe, la LOI n° 77-68 du 4 Juin 1977 institue une majoration des droits de douane sur les véhicules automobiles de plus de 9 C.V. à l'exclusion des véhicules utilitaires et des véhicules destinés au transport public de voyageurs.

Cette augmentation touche les véhicules et pièces détachées en provenance du Marché Commun.

- Pour les véhicules
 - taux de base : 25 %
 - taux cumulé réel : 34 %
- Pour les pièces détachées
 - taux de base : 15 %
 - taux cumulé : 20 %

Il est bien évident que c'est une mesure salutaire puisque, dit la Loi " elle freine les sorties importantes de devises et diminue indirectement la consommation de carburant ". Cependant, elle a une influence fâcheuse sur le coût des dommages matériels pour le remplacement des véhicules accidentés et irrécupérables ou la rechange des pièces détachées. Nous avons vu que le prix de ces éléments a atteint un seuil intolérable.

Le coût de l'assurance Automobile s'en trouve accentué sans contrepartie notable au niveau de la prime; les Compagnies font les frais de cette taxation en cas d'accidents matériels.

b) Majoration de la T.C.A. et de la T.P.S.

Dans le souci des Autorités sénégalaises de décentraliser et de donner aux collectivités locales de réaliser des projets d'investissement, il a été institué par la Loi n° 77-66 du 4 Juin 1977 des centimes additionnels à la Taxe sur le Chiffre d'Affaires (T.C.A.) de 18 %.

En outre, le taux de la taxe sur les prestations de services est passé de 11 % à effet du 1er Juillet 1977 ; le taux d'usage est donc de 12,36 % alors qu'il était de 8,50 puis de 9,29 % .

pour le taux réel

.../

Ces majorations de taxes entraînent une augmentation du prix de la main-d'oeuvre, des frais d'expertises et d'avocats et autres prestations. Les frais d'exploitation des industries d'Assurances se verront gonflés par ces ajustements de taxes.

2/ Les nouvelles mesures législatives

a) Personnes transportées à titre gratuit

En droit sénégalais, il était admis que le transporteur à titre gratuit n'est responsable que si une faute est démontrée à sa charge. Or la Loi n° 77-64 du 26 Mai 1977 vient remplacer l'article 141 du Code des Obligations Civiles et Commerciales du Sénégal et stipule que cette règle ne se justifie plus, maintenant que l'assurance est obligatoirement. L'Assureur est donc tenu à garantie, que le transport soit intéressé ou à titre gratuit. La Loi juge donc " qu'il n'y a plus de raison de priver la personne transportée de toute indemnité, puisque celle-ci est finalement due par l'Assureur et non par le transporteur complaisant ".

Auparavant, contrairement au transport à titre onéreux où la responsabilité est de nature contractuelle, la présomption de faute du conducteur ne jouait pas en cas de transport gratuit ; c'était à la personne transportée à titre gratuit de prouver la faute du conducteur. A présent, avec la nouvelle Loi, la présomption de responsabilité joue aussi bien pour le conducteur à titre onéreux que pour le conducteur à titre gratuit. Il appartient donc à celui-ci de se dégager de la présomption en s'exonérant. Or il est reconnu que la conduite expose toujours à des dangers multiples et souvent inopinés et, en cas d'accident, une faute est toujours retenue à l'encontre du conducteur. Sa responsabilité est présumée et il lui est difficile de trouver une cause exonératoire de responsabilité en vertu de l'article 147 du Code des Obligations Civiles et Commerciales.

La jurisprudence sénégalaise tend de plus en plus à rechercher la faute de la personne titulaire d'une assurance et à évaluer l'indemnité beaucoup plus en fonction de l'existence de l'assurance qu'en fonction du dommage réel dans la mesure où la Société d'Assurances, organisme réputé et censé solvable, va réparer.

Cette nouvelle législation renchérit le coût des dommages corporels et aggravera les résultats déjà catastrophiques de la catégorie R.C. dans la mesure où la réparation de ces dégâts corporels absorbent 70 % des règlements de sinistres survenus au SENEGAL.

b) Défaut de visite technique

L'article 13 du DECRET n° 74-865 du 26 Août 1974 fixant les conditions d'application de la Loi instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation terrestre à moteur stipule que " pour un véhicule de plus de 2 roues mis en circulation depuis trois ans au moins, les documents justificatifs d'assurance ne pourront être remis que sur présentation d'un certificat attestant que le véhicule concerné a été soumis depuis moins d'un an à la vérification de son état mécanique prévue par l'article 14 de la Loi n° 74-33 du 18.07.74".

Ainsi donc, le défaut de visite technique en matière de T.P.V. (Transport Public de Voyageurs) équivaut à une non-assurance telle qu'elle résulte des dispositions de l'article 33 des Conditions Générales des Polices Automobile.

Mais un arrêt récent de la Cour d'Appel de Dakar informant un jugement rendu par le Tribunal de Dakar a déclaré que la clause de non assurance relative au défaut de visite technique, insérée dans l'article 33 des Conditions Générales de Police "ne peut jouer qu'à l'égard des dommages causés aux personnes transportées et que de surcroît, cette disposition ne vise que les T.P.V.".

Il serait regrettable que cet arrêt, s'il fait l'objet d'une jurisprudence constante, puisse porter un coup dur aux Compagnies d'Assurances.

0

0 0

Nous venons de brosse, de façon du reste sommaire, la complexité des éléments grèvant le coût de l'assurance au SENEGAL, mais pressons-nous de dire que l'appréciation du coût de l'assurance n'a de sens qu'en raison de la contrepartie des primes nécessaires à couvrir les charges.

L'équilibre technique de la branche Automobile et partant, de l'ensemble des opérations d'assurances suppose une adéquation entre, d'une part, la charge des sinistres, et frais de gestion, et des primes d'autre part.

Ceci nous introduit à la deuxième partie de notre étude, à savoir les problèmes soulevés par le Tarif au SENEGAL.

PARTIE II : INCIDENCES DU RELEMENT TARIFAIRE EN VIGUEUR A PARTIR DE JANVIER 1977
ET MODIFICATIONS STRUCTURELLES DU TARIF AUTOMOBILE AU SENEGAL

A INCIDENCES DU RECENT RELEVEMENT DU TARIF R.C.

Depuis 1963, une seule majoration de tarif automobile, de 15 % en Novembre 1973, est intervenue au SENEGAL.

En fin 1974, l'ensemble des postes grèvant le risque Automobile (frais médicaux, hospitalisation, main-d'oeuvre, pièces détachées) ont augmenté d'au moins 40 %.

Les résultats de 1975 ont accusé aussi un déficit de 34,45 %.

Ceux de 1976 et de 1977 seront certainement en perte, compte-tenu d'une nouvelle approche.

Conscient de cette situation catastrophique de la branche Automobile et devant les multiples demandes des Sociétés d'Assurances, le Ministère des Finances et des Affaires Economiques a décidé, à compter du 1er Janvier 1977, un relèvement échelonné de Tarif pour le Risque A de Responsabilité Civile en vigueur, sous certaines conditions.

Ce relèvement s'effectue comme suit :

1°/ A compter du 1er Janvier 1977

catégorie 1	véhicules de Tourisme	15 %
" 2	Commerce	20 %
" 3	T.P.M.	20 %
" 4	T.P.V.	20 %
" 5	2 roues	10 %

2°/ A compter du 1er Janvier 1978

catégorie 1	Tourisme	10 %
" 2	Commerce	15 %
" 3	T.P.M.	15 %
" 4	T.P.V.	15 %
" 5	2 roues	5 %

Catégorie 1	Tourisme	5 %
" 2	Commerce	10 %
" 3	T.P.M.	10 %
" 4	T.P.V.	10 %
" 5	2 roues	5 %

Compte-tenu de ces nouvelles majorations, nous allons voir leurs incidences sur le Tarif et sur les résultats du Risque AUTOMOBILE.

Pour cela, nous avons rassemblé les données de l'exercice 1976 de 9 Sociétés sur les 14 pratiquant le Risque Automobile au SENEGAL.

Ces Sociétés, très représentatives du marché sénégalais de l'assurance, sont :

- Les Assurances Générales Sénégalaises "A.G.S." (ex. A.G.F.)
- L'Entente Sénégalaise (ex. M.G.F.A.)
- La Cie Sénégalaise d'Assurances et de Réassurances "C.S.A.R."
- La Préservatrice
- La Foncière
- La Cie Générale d'Assurances (SORARAF)
- La SONAM (Sté Nationale d'Assurances Mutuelles)
- La Paternelle
- La SOSECODA (ex. G.F.A.)

Nous avons tiré le tableau suivant :

== EXERCICE 1976 ==

Catégorie d'usage	Responsabilité Civile	Autres Risques Automobile	Ensemble
<u>Tourisme</u>			
• P.A.	410.888.528	227.430.104	638.318.632
• C.S.	647.815.082	55.356.283	703.171.365
<u>Commerce</u>			
• P.A.	291.646.077	91.231.126	382.877.203
• C.S.	343.466.876	15.701.246	359.168.122
<u>T.P.M.</u>			
• P.A.	246.329.452	106.080.404	352.409.856
• C.S.	282.057.930	6.057.240	288.115.170
<u>T.P.V.-Taxis</u>			
• P.A.	459.261.734	64.352.074	523.613.808
• C.S.	735.475.713	6.727.070	742.202.783
<u>2 roues</u>			
• P.A.	36.183.220	520.023	36.703.243
• C.S.	11.540.146	1.722.570	13.262.716
<u>ENSEMBLE AUTO</u>			
- P.A.	1.444.309.011	489.613.731	1.933.922.742
- C.S.	2.020.355.747	85.564.409	2.105.920.156
<u>ENSEMBLE Sinistres/Primes</u>	140 %	17,50 %	109 %

Nota : P.A. = primes acquises

C.S. = charges sinistres

T.P.V. = Transport Public de Voyageurs

T.P.M. = Transport Public de Marchandises

A ces pourcentages, il convient d'ajouter les chargements qui sont de 28 % des primes émises environ.

1/ Incidence sur le Tarif de 1977 à 1979

A partir du précédent tableau, nous allons établir le tableau ci-dessous pour un encaissement de 100 et en tenant compte des majorations successives appliquées au seul risque R.C. , avec un portefeuille supposé constant :

CATEGORIE D'USAGE	31.12.76	31.12.77	31.12.78	31.12.79	Majoration de 85 % sollicitée en 1974
- Tourisme R.C.	21	24,15	26,56	27,89	38,55
. Autres	12	12	12	12	12
- Commerce R.C.	15	18	20,7	22,77	27,75
. Autres	5	5	5	5	5
- T.P.M. R.C.	13	15,60	17,94	19,73	24,05
. Autres	5	5	5	5	5
- T.P.V. R.C.	24	28,80	33,12	36,43	44,40
. Autres	3	3	3	3	3
- 2 roues R.C.	2	2,20	2,31	2,43	3,70
. Autres	-	-	-	-	-
- TOTAL R.C.	75	88,75	100,63	109,25	138,75
. Autres	25	25	25	25	25
- TOTAL ...	100	113,75	125,63	134,25	163,75

Le relèvement de tarif aboutira donc, dans 3 ans, à une augmentation de 45,67 % en Responsabilité Civile et de 34,25 % sur le portefeuille Automobile.

2/ Incidence sur les résultats

Au titre de la seule Responsabilité Civile, le rapport Sinistres/Primes était au 31.12.1976, de 140 % (cf. 1er tableau).

Au titre de l'ensemble des risques, le rapport Sinistres/Primes était de 109 %.

Pour simplifier notre démarche, nous émettons deux hypothèses :

- le chiffre d'affaires de la Branche Automobile est supposé constant de 1976 à 1979
- le coût global des sinistres, toutes catégories d'opérations, est aussi constant, sur la même période d'analyse.

Ces hypothèses admises, il en résulte qu'avec les majorations successives, le rapport Sinistres/Primes en Responsabilité Civile serait le suivant :

- . 31.12.1977 = 118 %
- . 31.12.1978 = 104 %
- . 31.12.1979 = 96 %

.../

Si la majoration de 85 % sollicitée par les Assureurs avait été accordée, le rapport Sinistres/Primes en R.C. serait de : 76 %

Sur l'ensemble des risques, le rapport Sinistres/Primes serait de :

- au 31.12.1977 : 96 %
- au 31.12.1978 : 87 %
- au 31.12.1979 : 81 %

Avec la majoration sollicitée de 85 % = S/P : 66,50 %

Ainsi, même en supposant que le coût des sinistres reste constant jusqu'au 31.12.1979, la branche Automobile sera loin de l'équilibre puisque nous avons raisonné taux de chargement exclu.

Avec le taux de chargement autorisé de 28 %, on arrive à un résultat technique de $81 \% + 28 \% = 109 \%$ au 31.12.1979, pour l'ensemble des risques Automobiles.

Tout compte fait, les charges des sinistres absorbent totalement le relèvement de Tarif intervenu cette année, et le déficit chronique de la branche Automobile persiste et persistera ~~en 1979~~.

en consommation de
A présent, avec la majoration sollicitée de 85 %, le résultat de l'ensemble serait de $66,50 \% + 28 \% = 94,50 \%$; la branche automobile ~~serait~~ juste équilibrée, de façon du reste très précaire.

En effet, levons les hypothèses précédemment énoncées, à savoir l'hypothèse de la constance des coûts des sinistres et du chiffre d'affaires.

Pour cela, à supposer à présent que l'indice des prix à la consommation (coût de la vie) soit annuellement de 12 %, et en l'appliquant au coût des sinistres, nous obtenons :

- en R.C. - au 31.12.1977 : 132 %
- au 31.12.1978 : 130 %
- au 31.12.1979 : 135 %

- pour l'ensemble

- au 31.12.1977 : 107 %
- au 31.12.1978 : 109 %
- au 31.12.1979 : 114 %

Nous voyons par ces derniers résultats que, même en ne tenant pas compte du taux de chargement sur les sinistres, le risque automobile est largement déficitaire et en Responsabilité Civile, et dans l'ensemble.

Avec les chargements, nous aurons :

- en R.C. - au 31.12.1977 : 160 %
- au 31.12.1978 : 158 %
- au 31.12.1979 : 163 %

- Tous Risques

- au 31.12.1977 : 135 %
- au 31.12.1978 : 137 %
- au 31.12.1979 : 142 %

.../

La philosophie que l'on peut tirer de tout cela est que :

- Tout d'abord, ce relèvement échelonné paraît insuffisant au vu de la détérioration constante de la branche Automobile.
- En contrepartie de cette mesure de relèvement de Tarif, il est exigé des Compagnies entre autres conditions, de ramener le taux de chargement à un plafond de 28 % avant le 1er Janvier 1978, ce qui paraît difficile, compte-tenu de l'accroissement des frais généraux incompressibles et des données salariales et fiscales dont les Assureurs n'ont pas la maîtrise. *
- Pour compenser l'augmentation de la charge des sinistres et arriver au seul équilibre des résultats, les Compagnies opérant au Sénégal avaient demandé depuis 1974 une majoration du Tarif actuel de 85 %.

Nous avons vu en effet que d'après nos précédents calculs l'équilibre technique de la branche serait de 94,50 % pour un taux de chargement supposé de 28 % et en raisonnant à coûts constants, donc cet équilibre se révèle très précaire.

- Du fait de la part importante de l'Automobile dans le chiffre d'affaires global (45,87 %), les taux de majoration en Automobile se révèlent encore faibles pour l'ensemble du marché, surtout qu'en risque "Incendie", le sinistre seccos d'arachides de l'Usine LESIEUR de Deux Milliards de Frs. CFA. représente à lui seul plus de 50 % de l'ensemble des encaissements toutes branches, en 1976. En 1977, le sinistre de l'ONGAD coûtera près de 900 Millions de Frs. CFA.
- Le Tarif Automobile de beaucoup de pays africains a connu un relèvement sensible. Citons ici la Côte d'Ivoire où le Tarif est majoré, en 1977, de près de 32 % en R.C. et de 20 %, en moyenne, Tous risques; et cela après trois mesures de relèvement effectuées en 1974, 1975 et 1976. Le Tarif "taxis", en Côtes d'Ivoire a subi, en 1977, une nouvelle majoration de 90 %, avec application d'une franchise de 35.000 Frs. CFA. à la charge de l'Assuré.

Les majorations successives intervenues en Côte d'Ivoire se sont élevées à 185 % en moyenne, entre le 1er Janvier 1974 et le 1er Janvier 1977.

bonne
Pour le Risque R.C. et Recours Tiers Incendie, il est institué (en Côte d'Ivoire) depuis Août 1977, une franchise obligatoire de 30.000 Frs. CFA. pour les catégories 1 et 2, de 50.000 Frs. CFA. pour les T.P.V. et T.P.M., et une majoration de 10 % en cas de transport de carburant pour les catégories T.P.C. et T.P.M.

- Le Cameroun, la République démocratique du Congo et le Gabon ont majoré eux aussi, dans des proportions notables, le Tarif Auto, en raison des résultats déficitaires constatés dans cette branche.

Toutes ces remarques devraient inciter les Pouvoirs Publics Sénégalais à mieux saisir le paysage actuel de l'assurance au SENEGAL et à accéder aux demandes répétées et justifiées des Compagnies d'Assurances I.A.R.D.

Mais un relèvement sensible des primes d'assurance est souvent accueilli comme une mesure impopulaire car il est un élément du coût de la vie, d'autant que le pouvoir d'achat du citoyen sénégalais est, en moyenne, faible.

M
Cela risque d'entraîner une réaction brutale des Transporteurs qui se plaignent depuis longtemps des charges diverses qui pèsent sur eux... bien qu'ils soient de plus en plus nombreux, et achètent des véhicules de plus en plus chers.

.../

Par conséquent, il semble être plus facile pour les Assureurs de demander une refonte totale des structures de la Tarification actuelle, jugée aujourd'hui inadaptée.

Cela nous amène à parler des caractéristiques et des modifications structurelles souhaitables du Tarif Automobile au SENEGAL.

B/ MODIFICATIONS STRUCTURELLES DU TARIF

1/ Les défauts du Tarif actuel

Outre l'usage et d'autres facteurs secondaires que nous ne mentionnons pas ici, la tarification en vigueur au SENEGAL présente les défauts suivants :

- Elle est rigide, car soumise à une réglementation stricte.
- Elle est plafonnée par un tarif de base maximum
- Elle est unique et uniforme sur toute l'étendue du territoire.
- Elle est assise encore sur la notion dépassée de la ^{puissance} force fiscale et non sur les performances réelles des véhicules, comme en France.
- Elle est sous-évaluée.

Du fait de ces faiblesses constatées dans le Tarif, les Sociétés d'Assurances installées au SENEGAL ont voulu innover et jeter les bases d'une tarification plus adéquate.

2/ Les modifications structurelles sollicitées

Les Assureurs préconisaient :

- une refonte des tableaux de tarification à lecture directe.
- une nomenclature de la classification des véhicules.
- une ventilation des véhicules de tourisme et utilitaires légers en fonction de leur puissance et de leurs performances réelles, et non plus en fonction de la force fiscale.
- un classement des camions en fonction de leur charge utile, et non d'après leur puissance fiscale.
- une distinction entre les T.P.V. d'après leur capacité de transport des passagers.

La nouvelle tarification préconisait également un classement des véhicules en 3 rubriques :

- 1/ Les véhicules affectés à un usage privé
- 2/ Les véhicules affectés à un usage public
- 3/ Les véhicules affectés, de par leur nature, à des usages particuliers.

Chaque rubrique est ventilée ainsi, suivant des critères déterminés :

- La première rubrique comprend :
 - a) les véhicules à carrosserie de tourisme de la catégorie I
 - b) les véhicules à carrosserie de tourisme à faible charge utile
 - c) les véhicules utilitaires légers

.../

- d) les véhicules utilitaires lourds
- e) les engins de chantier
- f) les 2 roues

- La deuxième rubrique porte sur :

- a) les taxis de 3 à 8 places, les autobus (T.P.V.)
- b) les T.P.M.

- La troisième rubrique groupe :

- a) les transports privés de passagers
- b) les engins spéciaux
- c) les véhicules affectés à l'intérêt public
- d) les auto-écoles
- e) location avec ou sans chauffeur
- f) garagistes

Les véhicules sont codifiés et répertoriés suivant une nomenclature mise au point par les services techniques des Compagnies d'Assurances.

Cette refonte générale du Tarif, en plus de son caractère novateur crée une dynamique dans l'approche du prix de revient de l'assurance au SENEGAL.

Malgré cela, elle ne semble pas avoir reçu encore l'accord des autorités publiques compétentes qui restent muettes à cette mutation profonde de la tarification de la tarification actuelle.

----- oOo -----

CONCLUSION

=====

La structure du portefeuille global de l'Assurance au SENEGAL se caractérise, à l'instar de tous les marchés africains d'assurances, par une prééminence de la part du Risque Automobile.

Or cette importance relative accuse, depuis 1963, un déficit chronique (voir graphiques I et II en annexe).

Cette détérioration croissante est liée à l'inflation des éléments aggravant ce risque, principalement le coût des dommages corporels qui, de 15 % du total des sinistres, affecte 70 % des prestations des Compagnies opérant au SENEGAL. Cette situation menace profondément l'équilibre des autres opérations d'assurance, d'autant qu'en 1976 et 1977, deux sinistres Incendie ont eu lieu au Sénégal, d'une valeur globale de près de 3 Milliards de Frs. CFA., chiffre qui représente les 3/4 de l'ensemble des encaissements annuels "Toutes Branches" des Sociétés d'Assurances du SENEGAL.

Le déficit est aggravé d'une part, par l'accroissement annuel des accidents de la circulation automobile, comme l'atteste le tableau V en annexe, d'autre part, par les nouvelles mesures fiscales et jurisprudentielles intervenues cette année.

Face à ce coût croissant de l'Assurance Automobile, le Tarif actuel souffre d'insuffisance notable et surtout, il est sous-évalué. Notre étude vient de nous confirmer que les relèvements récents, échelonnés jusqu'en 1979, se révèlent très insuffisants, même dans l'hypothèse des coûts de sinistres constants.

La situation désastreuse actuelle a conduit deux importantes Sociétés de la place - la Compagnie Générale d'Assurances et La Confiance - à annoncer, en Septembre 1977, qu'elles cesseraient leurs opérations au 1er Janvier 1978.

Les pouvoirs publics doivent tirer les conclusions logiques de cette situation, octroyer aux industries d'assurance une majoration sensible du tarif et soutenir leur projet de refonte totale des structures inadéquates de la tarification en vigueur.

En effet, faut-il le rappeler, l'Assurance ne crée pas ses propres ressources : elle indemnise les victimes avec les primes payées par les Assurés. Plus la masse des indemnisations à satisfaire est élevée, plus les primes demandées à la mutualité se verront augmentées.

Cependant, toute augmentation de Tarif au SENEGAL suscite une levée de boucliers de la part des Assurés dont le pouvoir d'achat est faible et surtout de la part des transporteurs routiers qui sont déjà mécontents du poids fiscal pesant sur leur secteur.

Au lieu de majorer le Tarif de façon importante tous les 5 ou 10 ans, la solution serait, nous semble-t-il, que les Autorités octroient, à partir d'une situation équilibrée, des majorations modérées mais annuelles, en tenant compte de l'état du marché des résultats techniques de l'exercice antérieur et en indexant les primes suivant l'évolution des prix des biens et services grévant le coût de l'assurance.

.../

La complexité qui caractérise la réparation des dommages corporels et matériels résultant d'accidents de la circulation doit inciter les représentants des professions intéressées : médecins - juristes - assureurs - pouvoirs publics - à étudier en commun ce problème pour en dégager une doctrine cohérente .

L'importance d'un tel problème nécessite un consensus des aspects sociaux, juridiques et économiques. Il est injuste de ne concevoir que l'aspect social de la réparation, de ne définir que son cadre juridique en faisant fi du contexte économique.

Dans cette recherche d'une adéquation entre la divergence des intérêts en présence, les solutions envisageables sont multiples :

- forfaitisation de la réparation corporelle (problème à relancer)
- personnalisation du Risque par l'introduction de la clause du "Bonus-Malus" (actuellement à l'étude)
- meilleure gestion du risque par une AGIRA Sénégalaise
- renforcement de la prévention routière sénégalaise
- action de formation et d'information des usagers de la route
- amélioration de la productivité des exploitations d'assurances par la recherche de créneaux.
- amélioration qualitative du système de feed-back entre le Comité, la Direction du Contrôle des Assurances et les Assureurs.

Nous terminerons la présente étude par cette phrase de Monsieur Henri MARGEAT :

- " L'Assurance, qui a pour mission de faire face au poids de la réparation, est une
- " mutualité fonctionnant en circuit fermé et donc dans un univers économique clos;
- " la contrainte imposée par l'intérêt général du groupe circonscrit en conséquence :
- " l'étendue de la réparation possible "

TABLERAU I

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE AU SENEGAL

SITUATION AU 1er JANVIER 1976

Unité = Nombre de véhicules

ANNEES	V.P.C.	Autocars Autobus	Camions Camionnettes	Véhicules Spéciaux	Tracteurs Routiers	ENSEMBLE
1961	19.757	2.077	12.346	531	257	34.698
1962	-	-	-	-	-	-
1963	23.286	2.167	13.825	573	295	40.146
1964	24.973	2.257	14.421	604	353	42.608
1965	26.802	2.376	15.107	637	364	45.286
1966	28.142	2.395	15.647	635	378	47.197
1967	29.789	2.393	16.084	653	412	49.331
1968	33.063	2.441	17.126	695	463	53.788
1969	35.965	3.337	16.910	684	501	57.397
1970	38.235	3.407	17.481	600	532	60.343
1971	40.380	3.485	18.078	691	563	63.197
1972	42.734	3.716	18.821	715	593	66.579
1973	44.218	3.898	19.395	705	643	66.859
1974	44.776	3.939	19.624	748	642	69.729
1975	47.493	4.168	21.115	827	722	74.325
1976	49.257	4.329	22.071	865	803	77.322
(1)	149 %	108 %	79 %	63 %	212 %	123 %

(1) % d'augmentation de 1961 à 1976

Source : Direction de la Statistique

TABLEAU II

AUGMENTATION DES FRAIS MEDICAUX, CHIRURGICAUX
ET D'HOSPITALISATION DE 1963 à 1977

PRESTATIONS	1963	1965	1967	1968	1971	1975	1977	Variation
- <u>MEDECINS</u>								
• Consultations	800	1.200	1.400	1.500	1.800	2.500	3.000	275 %
• Visites	1.200	2.000	2.200	2.500	3.000	4.000	5.000	317 %
- <u>SPECIALISTES</u>								
• Consultations	1.600	2.500	2.800	3.000	3.500	5.000	6.000	275 %
• Visites	2.400	3.500	4.000	4.000	5.000	7.000	8.000	233 %
• Journée d'Hopital	5.000	5.000	6.000	6.000	6.000	8.500	10.000	100 %
- <u>SOINS DENTAIRES</u>	300	300	300	350	500	750	1.000	233 %

----- oOo -----

TABLEAUX III

EVOLUTION DES PRIX DES VEHICULES DE MARQUES COURANTES

CITROEN

	1975	1976	1977	%
• CITROEN 2 CV	891.000	1.020.000	1.131.000	+ 27 %
• CITROEN G.S.	1.423.000	1.740.000	1.815.000	+ 28 %
• CITROEN C.X.	2.675.000	2.804.000	3.400.000	+ 27 %

- Soit une augmentation moyenne de + 27 %

PEUGEOT

	1975	1976	1977	%
• PEUGEOT 104	1.295.000	1.443.000	1.762.000	+ 36 %
• PEUGEOT 304	1.600.000	1.702.000	2.223.000	+ 39 %
• PEUGEOT 504	1.815.000	2.162.000	3.317.000	+ 53 %

- Soit une augmentation moyenne de + 43 %

SIMCA

	1975	1976	1977	%
• SIMCA 1100 GLX	1.218.000	1.404.000	1.642.000	+ 35 %
• SIMCA 130 GLS	pas importée	1.567.000	1.782.000	+ 14 %
• SIMCA 1308 GT	"	1.788.000	2.050.000	+ 15 %

- Soit une augmentation moyenne de + 21 %

RENAULT

	1975	1976	1977	%
• RENAULT 4	990.000	1.253.000	1.427.500	+ 14 %
• RENAULT 12	1.351.000	1.645.000	1.840.000	+ 36 %
• RENAULT 16 TS	1.650.900	2.048.000	2.478.800	+ 50 %

- Soit une augmentation moyenne de + 33 %

N.B. Ces prix ne tiennent pas compte de la taxe de 25 % sur les véhicules d'importati

A ces prix ajouter

TABLEAUX IV

EVOLUTION DES PIECES DETACHEES

SIMCA 1100

	1975	1977	%
• Panneau A.V.	6.320	9.270	47 %
• Aile A.V.	11.208	17.150	53 %
• Capot A.V.	25.916	32.400	25 %
• Pare-chocs A.V.	20.247	28.300	40 %
• Phare	8.905	12.640	42 %
• Clignotant	2.519	4.720	87 %
• Porte A.V.	22.029	28.185	28 %
• Porte A.R.	20.200	27.980	38 %
• Aile A.R.	11.286	17.017	51 %
• Pare-chocs A.R.	18.200	25.230	39 %

- Soit une augmentation moyenne de + 45 %

RENAULT 12

	1975	1977	%
• Panneau A.V.	11.420	19.933	74 %
• Aile A.V.	10.487	16.757	60 %
• Capot	27.218	34.289	26 %
• Pare-chocs A.V.	16.848	21.460	27 %
• Phare	8.915	15.832	78 %
• Clignotant	2.518	4.186	66 %
• Porte A.V.	24.615	32.536	32 %
• Porte A.R.	23.118	29.155	26 %
• Aile A.R.	11.613	18.422	59 %
• Pare-chocs A.R.	17.004	21.674	27 %

- Soit une augmentation moyenne de + 47 %

• Sources : Cabinet Benedetti

TABLEAUX IV (suite)

EVOLUTION DES PIECES DETACHEES (suite)

CITROEN 2 CV

	!	1975	!	1977	!	%	!
• Panneau A.V.	!	-	!	-	!		!
• Aile A.V.	!	15.168	!	19.225	!	27 %	!
• Capot A.V.	!	16.250	!	19.645	!	21 %	!
• Pare-chocs A.V.	!	4.100	!	7.515	!	83 %	!
• Phare	!	6.250	!	9.555	!	53 %	!
• Clignotant	!	920	!	1.500	!	63 %	!
• Porte A.V.	!	11.215	!	15.980	!	42 %	!
• Porte A.R.	!	10.900	!	15.465	!	42 %	!
• Aile A.R.	!	8.200	!	12.445	!	52 %	!
• Pare-chocs A.R.	!	3.625	!	7.625	!	110 %	!

- Soit une augmentation moyenne de + 64 %

PEUGEOT 504

	!	1975	!	1977	!	%	!
• Panneau A.V.	!	8.600	!	12.892	!	50 %	!
• Aile A.V.	!	15.200	!	21.530	!	42 %	!
• Capot	!	35.028	!	43.060	!	23 %	!
• Pare chocs	!	31.600	!	38.755	!	23 %	!
• Phare	!	14.213	!	19.433	!	37 %	!
• Clignotant	!	3.485	!	7.430	!	113 %	!
• Porte A.V.	!	31.075	!	35.705	!	15 %	!
• Porte A.R.	!	28.006	!	32.355	!	16 %	!
• Aile A.R.	!	13.650	!	17.735	!	30 %	!
• Pare-chocs A.R.	!	32.900	!	40.600	!	23 %	!

- Soit une augmentation moyenne de + 37 %

TABLEAU V

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION
CONSTATES PAR LA POLICE OU LA GENDARMERIE
SUR L'ENSEMBLE DU SENEGAL

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>% variation</u>
• Accidents mortels	161	194	+ 20,5
• Accidents avec blessés	1.357	1.630	+ 20,1
• Accidents matériels	558	705	+ 26,3
- Total	<u>2.076</u>	<u>2.529</u>	<u>+ 21,7</u>
• Nombre de morts	189	245	+ 29,6
• Nombre de blessés	2.263	2.934	+ 29,6
- Total des victimes	<u>2.452</u>	<u>3.179</u>	<u>+ 29,6</u>

Source : Statistiques officielles ATHENA (Analyse thématique Nationale des Accidents)

- Au titre des accidents corporels, l'imprudence des PIETONS en a été la cause pour 46,8 % (855 / 1824) en 1976, et pour 35,8 % (543/1518) en 1975 .

TABLEAU VI

NOMBRE DES VICTIMES PAR RAPPORT A L'IMPORTANCE
DU PARC AUTOMOBILE (1974)

PAYS	NOMBRE DE VEHICULES POUR 1000 HABITANTS	NOMBRE DE VICTIMES PAR AN POUR 1000 VEHICULES	
		Morts	Blessés
SENEGAL	15	4,76	28
FRANCE	209	1,03	23
U.S.A.	409	0,58	-

- REMARQUE : Par rapport à l'importance du parc automobile, le nombre de victimes au SENEGAL est inquiétant.
En 1976, il y a eu 3,5 morts pour 1000 véhicules.