

VI-25

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
B.P. 1575 YAOUNDE
Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 - 1984

REFLEXIONS SUR LES CAUSES ET TENTATIVES DE RESORPTION
DU DEFICIT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE AU SENEGAL

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
DE L'I.I.A. de Yaoundé

Présenté par:
M. THIAW Mamadou Moustapha

Juin 1984

Sous la direction de
M. EKOUMOU Raymond
Directeur Technique et
Commercial - AMACAM

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDÉ
B.P. 1575 YAOUNDÉ
Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 - 1984

REFLEXIONS SUR LES CAUSES ET TENTATIVES DE RESORPTION
DU DEFICIT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE AU SENEGAL

MEMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
DE L'I.I.A. de Yaoundé

Présenté par:

M. THIAW Mamadou Moustapha

Juin 1984

Sous la direction de

M. EKOUMOU Raymond
Directeur Technique et
Commercial - AMACAM

Nous remercions vivement Mr EKOUMOU RAYMOND,
Directeur technique et commercial de l'AMACAM (Assurances
Mutuelles Agricoles du Cameroun), pour sa disponibilité
à nous apporter sa contribution à la confection du
présent mémoire.

P L A N

I N T R O D U C T I O N

CHAP. I - Importance et Structure du déficit

ChAP.II - Les Causes du Déficit

- a) les mentalités sénégalaises
- b) Insuffisance des tarifs

CHAP.III- Les Tentatives de résorption

- a) Le relèvement des tarifs
- b) Instauration du Système Bonus-Malus
- c) Les autres mesures

- formation
- information
- infrastructure et exploitation des routes

CHAP IV - Les Autres Mesures Préconisées

- a) La Création d'un Fonds de Garantie
- b) La Modification du Système Juridique d'Indemnisation
- c) La restructuration du Tarif
- d) Le rôle de l'assureur

CONCLUSION

p 1

p 2-6

p 7

p 7-8

p 8

p 9

p 9

p 9-10

p 10

p 10-11

p 11

p 11

p 12

p 12-13

p 13

p 13-14

I N T R O D U C T I O N

De "bien de luxe" qu'elle était dans les années 1960, l'automobile tend à devenir de plus en plus un bien de consommation de masse. La croissance économique qu'à connue le Sénégal a contribué à ce développement rapide de parc automobile ses 15 dernières années, avec le développement du crédit (crédit bancaire, développement d'organismes spécialisés en crédit automobile : SOGECA-SONAGA)

En moins de 15 ans, le parc Automobile a aussi plus que triplé, passant de 66575 véhicules en 1971 à environ 180 000 véhicules.

Paralèlement la situation de l'assurance automobile s'est dégradée. Elle a en effet posé d'énormes difficultés aux Sociétés de la place. Et l'obligation d'assurance instituée depuis 1974 par la loi n° 74-33 de cette même date a rendu cette situation de plus en plus préoccupante.

En effet, la croissance du Parc Automobile entravé avec elle une multiplicité des accidents, accident qui ont un effet néfaste dans la vie économique et sociale puisqu'ils provoquent des pertes considérables en ressources humaines, financières et matérielles. Il s'en suit un définit chronique de la branche automobile résultant des sommes importantes décaissées, gonflées de surcroit par une inflation galopante.

L'analyse de l'évolution de la branche Automobile nous a permis :

- de déceler les diverses causes du déficit
- de présenter les tentatives de solution qui ont été avancé
- de proposer des mesures nouvelles.

/...

Chapitre I - IMPORTANCE ET STRUCTURE DU DEFICIT

L'assurance Automobile, principale composante du Chiffre d'affaires des sociétés connaît depuis plusieurs années une situation désastreuse .

L'ensemble des primes émises en Automobile représente 49 à 51,1 % de l'ensemble de la production d'assurance du marché sénégalais.

A) IMPORTANCE

Les tableaux de la page 4, 5 et 6 sont relatifs aux exercices de 1978, 1979, 1980 nous donnent l'importance et l'évolution du déficit de la branche Automobile.

| | ∴ Déficit | ∴ S P | ∴ Changement |) |
|--------|---------------|-------------|--------------|---|
| (1978 | : 950 431 201 | : | 127,49 % |) |
| (1979 | : 812 549 | : | 118,47 % |) |
| (1980 | : 746 117 696 | : | 115,06 % |) |

B) STRUCTURE

L'Automobile regroupe plusieurs risques : et chacun de ces risques enregistre une sinistrialité différente.

Il s'agit :

- de la responsabilité civile
- du dommage
- des autres risques (vol, incendie, bris de glace. individuelle personnes transportées)

La responsabilité civile représente environ 70 % environ des Emissions Auto contre 14 % pour le dommage et 16 % pour les autres risques.

Le taux de sinistres plus chargement aux primes acquises est de 161,17 % en 1978 pour la responsabilité civile soit un déficit de 1 435 996 115 F.

/...

Celui du risque dommage est environ de 47 %
ce qui présente un gain de 175 965 499 F.

Pour les autres risques, le taux est de 45 %
environ, ce qui se traduit aussi par un gain de
319 609 315 F

Ces chiffres donnent à penser que si l'automobile
se porte mal, c'est surtout en raison de l'ampleur du déficit
de la responsabilité civile, déficit que n'arrivent pas à
combler les excellents résultats enregistrés en dommages
et autres risques.

4
1978

ENSEMBLES AUTOMOBILE *

| | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| Primes acquises | | 3 152 103 492 |
| Charges des sinistres | 3 349 877 069 | |
| Charges d'exploitation | 752 647 724 | |
| Pertes | | 950 421 301 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 4 102 524 303 | 4 102 524 303 |

RESPONSABILITE CIVILE AUTO

| | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| Primes acquises | | 2 251 374 768 |
| Charges de sinistre | 3 151 710 136 | |
| Charges d'exploiatton | 535 660 747 | |
| soit une perte de 1 435 996 115 | | |

DOMMAGES AUTOMOBILES

| | | |
|-----------------------------|------------|--------------|
| Primes acquises | | 3 156 472 89 |
| Charges de sinistre | 76 379 676 | |
| Charges d'exploitation | 73 303 114 | |
| soit un gain de 175 965 499 | | |

AUTRES RISQUES

| | | |
|-----------------------------|---------------|-------------|
| Primes acquises | | 585 081 435 |
| Charges de sinistre | 121 787 257 | |
| Charges d'exploitation | 143 684 863 | |
| soit un gain de 319 609 315 | | |
| soit une perte totale | | |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 4 102 524 303 | 950 421 201 |

4 102 524 303 4.102 524 303

/...

* compte rendu des opérations d'assurances du Comité
des assureurs sénégalais

1979

ENSEMBLE AUTOMOBILE

| | | |
|------------------------|---------------------|---------------------|
| Primes acquises | | 3 764 419 231 |
| Charges de sinistre | 3 721 298 251 | |
| Charges d'exploitation | 855 720 667 | |
| soit une perte de | | 812 599 677 |
| | <hr/> 4 577 018 918 | <hr/> 4 577 018 918 |

RESPONSABILITE CIVILE

| | | |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Primes acquises | | 2 849 950 494 |
| Charges de sinistres | 3 505 138 450 | |
| Charges d'exploitation | 750 010 401 | |
| soit une perte de 1. 405 198 357 | | |

DOMMAGES

| | | |
|----------------------------|------------------|-------------|
| Primes acquises | | 208 505 796 |
| Charges de sinistre | 80 334 541 μ | |
| Charges d'exploitation | 65 467 789 | |
| soit un gain de 62 703 466 | | |

AUTRES RISQUES

| | | |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| Primes acquises | | 705 962 941 |
| Charges de sinistre | 135 825 260 | |
| Charges d'exploitation | 51 142 367 | |
| soit un gain de 529 895 214 | | |

| | | |
|--------------------------|---------------------|---------------------|
| soit une perte totale de | | 812 599 677 |
| | <hr/> 4 577 018 918 | <hr/> 4 577 018 918 |

1980

ENSEMBLE AUTOMOBILE

| | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| Primes acquises | | 4 953 605 031 |
| Charges de sinistres | 4 684 183 955 | |
| Charges d'Exploitation | 1 015 598 772 | |
| Pertes | | 746 117 696 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 5 699 782 727 | 5 699 782 727 |

RESPONSABILITE CIVILE

| | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| Primes acquises | | 3 925 096 971 |
| Charges de sinistres | 4 538 377 449 | |
| Charges d'exploitation | 772 066 574 | |
| Perte de 1.385 347 052 | | |

DOMMAGES

| | | |
|---------------------------------|------------|-------------|
| Primes acquises | | 265 257 719 |
| Charges des sinistres | 78 804 109 | |
| Charges d'exploitation | 53 631 249 | |
| soit un bénéfice de 132 822 361 | | |

AUTRES RISQUES

| | | |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| Primes acquises | | 763 250 341 |
| Charges de sinistre | 67 002 397 | |
| Charge d'exploitation | 159 900 946 | |
| soit un gain de 536 346 998 | | |
| soit une perte totale | | 746 117 696 |

5 699 782 727 5 699 782 727

CHAPITRE II - LES CAUSES DU DÉFICIT

Nous retiendrons essentiellement comme causes du déficit, les mentalités sénégalaises et le niveau bas du tarif Automobile.

A) Le Développement de l'Assurance face aux mentalités sénégalaises

Dans l'analyse des mentalités sénégalaises en matière d'assurance, il y a lieu de distinguer deux niveaux :

- Dans un premier temps, les gens ne sentaient pas la nécessité de s'assurer parce qu'il était plus simple pour eux de réciter quelques versets de Coran pour être épargnés de tout accident, pour être à l'abri de tout malheur.

En même temps, les mentalités étaient telles qu'en général les victimes s'interdisaient de toucher toute indemnité que leur verserait l'auteur responsable.

Aux yeux de la masse, un accident, c'était avant tout un fait du hasard, une manifestation de la volonté divine. En conséquence, une victime n'avait pas à réclamer la réparation du préjudice qu'elle avait subi ou qu'elle devait subir elle qui voit, par cette occasion, se réaliser le sort qui lui était destiné.

Aussi, avant que la notion de risque fut élaborée, la religion, la charité et la solidarité entre les membres tinrent lieu d'assurance.

Dans un deuxième temps cette mentalité a connu une évolution rapide pour plusieurs raisons. Le Développement du Parc Automobile, joint à l'accroissement démographique qu'a connu le pays, a rendu si grand le risque Automobile que les intéressés ressentent de plus en plus la nécessité de souscrire un contrat d'assurance.

Les indemnités de plus en plus grandes accordées et sans communes mesures avec les revenus réels des victimes et la gravité des préjudices qu'elles ont subi, tentent d'avantage à celles-ci et les poussent à recouvrir en justice contre le responsable et son auteur.

... cette tendance est si ... que ...

... accidents corporels ...

Aujourd'hui cette tendance est si marquée que l'on voit fréquemment des victimes d'accidents corporels prétendre à des indemnités à la suite d'accident dont elles sont entièrement responsables. C'est dire que même ceux qui ont souscrit un contrat d'assurance ne comprennent pas toujours la portée de cette assurance et les limites de la garantie.

Pour beaucoup d'assurés, le mot "assurance" aurait un sens très large (et même trop large) au point de vouloir dire "assurance tous risques".

Ils ne se donnent même pas de lire leur police d'assurance ou de se renseigner sur l'étendue des garanties accordées par l'assureur.

Dans l'esprit de ces assurés, l'assurance serait un produit invisible et dont le cout élevé ne correspond à aucune contre partie réelle. Dans de telles conditions, certains assurés se comportent comme bon leur semble sous le prétexte qu'ils sont assurés. Les conséquences d'un tel comportement vont à l'encontre de l'intérêt de la mutualité.

B) INSUFFISANCE DES TARIFS

En Assurance, les changes doivent être toujours couvertes par les sommes perçues. C'est pourquoi l'évolution de la fréquence et de la gravité des accidents doit nécessairement conduire à une révision périodique des tarifs automobile dans le but de trouver un équilibre entre les primes encaissées et les charges payées. Or, en assurance Automobile, les tarifs ne sont pas libres.

En Responsabilité civile, garantie obligatoire et principale et unique source du déficit Automobile, les tarifs sont non seulement imposés mais trop souvent bloqués sur de longues périodes.

Les Sociétés elles-mêmes n'appliquent pas toujours de façon correcte ce tarif déjà jugé insuffisant. Certaines irrégularités peuvent aller des erreurs de cotations aux réductions justifiées par la constitution de flottes artificielles en passant par l'inexactitude des bonifications accordées pour non sinistre.

CHAPITRE III. LES TENTATIVES DE RESORPTION DU DEFICIT

Face à ce déficit chronique que la branche Automobile les pouvoirs publics ont été amenés à prendre certaines mesures de redressement.

A) Le Relevement des Tarifs

Pour rattraper le retard enregistré par rapport au coût de la vie et des charges réelles des compagnies, les tarifs Automobile ont été relevés. C'est ainsi que le tarif de la R.C. a été relevé en janvier 1979 de 30 %

B) L'Instauration du Système Bonus-Malus.

Le Bonus-Malus a été instauré au Sénégal depuis 1978.

a) Définition du Bonus-Malus

Le Bonus-Malus est une clause contractuelle par laquelle l'assureur décide de pénaliser le mauvais conducteur en lui imposant une majoration de sa prime d'assurance, et de réduire celle à payer par le bon conducteur qui n'a pas causé de sinistre.

B) MODALITES D'APPLICATION DU BONUS-MALUS

L'article premier de la clause dispose qu'à chaque échéance annuelle du contrat, la prime due par l'assuré d'un véhicule isolé est déterminé en appliquant à la prime correspondant au tarif de référence Responsabilité Civile, un taux de réduction ou de majoration automatique conformément au tableau ci-après. Ce taux est fixé par le Comité de tarification des risques aggravés.

| (TAUX DE REDUCTION (BONUS) : | TAUX DE MAJORATION (MALUS) |
|------------------------------------|-------------------------------|
| (en % : | en %) |
| (- Après une période annuelle : | - Un sinistre Malus à) |
| (sans sinistre..... 10 : | l'échéance..... 20) |
| (- Après la 2e période annuelle : | - Deux sinistres malus) |
| (sans sinistre..... 15% : | immédiats..... 40) |
| (- Après 3 années consécutives : | - Trois sinistres) |
| (et sans sinistres..... 20% : | immédiats..... 75) |
| (: | - Quatre sinistres) |
| (: | immédiats..... 100) |
| (: | - Plus de 4 sinistres, le %) |
| (: | est fixé par le Comité de) |
| (: | tarification) |

c) INSUFFISANCE DU BONUS-MALUS

- La clause ne fait pas de discrimination selon le montant des dommages.

- L'application de taux automatiques sans égard à la nature ni au montant des dommages, conduit à pénaliser sur la même base, un assuré qui a un faible sinistre et celui dont le dossier porte sur des montants élevés.

Le système dont procède la clause est trop mécaniste et injuste. Une telle clause n'aura pas un impact considérable dans la résorption du déficit des Compagnies d'assurances.

C) LES AUTRES MESURES

Outre le relevement du tarif, l'instauration du système Bonus-Malus, certaines mesures de formation, d'information et de prévention ont été prises.

a) ACTION DE FORMATION

Les actions d'initiation de la population aux règles élémentaires de la circulation.

L'examen oral, pour l'obtention du permis de conduire se fait avec des diapositives; ceci pour tenir compte de la situation particulière du Sénégal où le taux d'alphabétisation est de 40 %.

b) ACTIONS D'INFORMATION

Des Emissions radio-télévisées sont organisées toutes les semaines, les 3/4 des victimes d'accidents corporels étant des piétons. L'Emission de la radio "Usagers de la route - Attention !" est orientée surtout vers ceux-là mêmes qui ignorent souvent la gravité des dangers auxquels ils s'exposent tous les jours.

La Prévention Routière Sénégalaise organise chaque année une semaine de la sécurité routière.

c) INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION DES ROUTES

Les Pouvoirs Publics, dans ce domaine ont mis l'accent sur la signalisation routière en la renforçant et l'organisation du trafic de pointe. Ils veillent sans cesse à l'état des routes.

La visite technique est exigée pour les véhicules de plus de 3 ans d'âge.

CHAPITRE IV - AUTRES MESURES PRECONISEES

La création d'un Fonds de garantie, la forfaitisation des indemnités allouées aux victimes en plus du rôle que doit jouer l'assureur.

A) LA CREATION D'UN FONDS DE GARANTIE

Devant l'ampleur des accidents, la mutualité des assurés est incapable de supporter à long terme le déficit que devra entraîner cette situation. De ce fait, la création d'un fonds de garantie automobile nous paraît être une mesure complémentaire nécessaire au bon succès de la loi sur l'obligation d'assurance.

Il s'agit d'un organisme qui grouperait sous le contrôle du Ministère de l'Economie et des Finances, toutes les sociétés d'assurances agréées au Sénégal et couvrant des risques de toute nature résultant de l'emploi des véhicules terrestres à moteur.

Le Fonds de garantie aura essentiellement pour rôle de garantir la réparation des dommages causés à la suite d'un accident de circulation survenu au Sénégal lorsque l'auteur responsable est inconnu ou, étant connu, et n'étant pas assuré se révèle insolvable.

Qui financerait ce fonds appelé à supporter de lourdes charges causées par des non-assurés à l'encontre de qui tout recours serait sans effet, du fait de leur insolvabilité ?

Ces sources de financement du fonds seraient constituées principalement :

- des cotisations des compagnies d'assurances
- des cotisations des assurés pour prélèvement effectués par les assureurs lors du règlement des primes.

/...

- par des amendes pour non-assurances
- d'un pourcentage des contreventions pour les infractions au code de la route et de la réglementation routière.
- et éventuellement par une contribution de l'Etat sous forme de subvention ^{qui} serait souhaitable, tout au moins pendant les premières années de son fonctionnement.

B MODIFICATION DU SYSTEME JURIDIQUE D'INDEMNISATION

Elle a été ^{alors} allouée par la CICA pour l'amélioration du risque automobile. Ça concerne seulement les victimes d'accidents corporels. Il s'agit du plafonnement et de la limitation des Chefs de préjudice.

Une diminution des Chefs de préjudice réparable paraît nécessaire. Outre les dommages à caractère patrimonial subis par la victime directe ou par les ayants-droits (frais funéraires etc.) la jurisprudence répare des dommages à caractère extra patrimonial tels le PD, le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément. Ces dommages sont des séquelles secondaires du dommage principal et qui sont donc inclus dans la réparation du dommage principal.

C e) LA RESTRUCTURATION DU TARIF

Les tarifs actuellement pratiqués ne tiennent pas compte de certains facteurs pouvant aggraver le risque comme l'âge, le sexe du conducteur et l'ancienneté de son permis de conduire, la zone géographique ^{ou circule} habituellement le véhicule. Le plus souvent, les tarifs ne retiennent comme paramètres que la puissance fiscale des véhicules, au lieu de tenir compte de leurs performances réelles et de l'usage du véhicule.

Or, l'expérience montre que la mutualité dans la région du Cap-vert (80 % des cas) est plus élevée que dans les autres régions du Sénégal - malgré l'infrastructure incomparable de la Presqu'île - DAKAR regroupant 75 % du parc automobile sénégalaise.

De plus une étude du Ministère de l'Équipement révèle que la propension à commettre un accident n'étant pas fonction

de la durée d'obtention du permis de conduire.

L'étude révèle que les titulaires de permis de conduire de moins de 2 ans sont impliqués à 21,11 %

| | |
|---------------|----------|
| - 2 à 5 ans à | 17, 11 % |
| - 3 à 10 | 19,11 % |
| - 10 à 15 | 22 % |
| + de 15 ans | 21 % |

L'explication de cette recrudescence des accidents commis par les anciens conducteurs résiderait dans la confiance qu'ils ont en eux par rapport à la relative prudence de leurs débuts.

En tout état de cause l'assureur devra tenir compte de telles données pour adapter la prime.

D) a) LE ROLE DE L'ASSUREUR -

Dans cette perspective de redressement des résultats techniques de l'assurance au Sénégal, le rôle des assureurs est loin d'être négligeable.

Dans la mesure où les primes ne peuvent augmenter dans les mêmes proportions que les coûts des sinistres, les assureurs ne peuvent réaliser leur équilibre financier qu'en pratiquant une politique très structurée de réduction des frais généraux et des commissions. Ceci implique évidemment la recherche permanente d'une productivité accrue et la concentration d'énormes moyens financiers.

CONCLUSION

De ce qui précède, il ressort que les résultats des opérations d'assurances sont définitaires à un triple point de vue.

- Les assurés se plaignent de la cherté de l'assurance dont ils ignorent souvent l'intérêt et la nécessité.

- Les assureurs se plaignent également des mauvais résultats de la branche automobile, résultats qui affectent de plus en plus le résultat global de l'ensemble des opérations d'assurances.

- Parallèlement, l'économie sénégalaise souffre d'une hémorragie de devises tenant à la structure interne de son marché national.

Cependant, l'assurance est l'un des secteurs qui retient actuellement l'attention des responsables de l'économie sénégalaise. Des mesures de restructuration et d'organisation de la profession ont été prises en vue de faire jouer à l'assurance son rôle de développement économique et social, tel qu'il lui revient dans le processus de développement national.

Nous ne prétendons pas avoir trouvé la solution définitive au problème délicat que pose le risque automobile au Sénégal, mais tout au moins, ces réflexions pourront apporter quelques éléments de réponse aux nombreuses questions en suspens.