

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAC

**LE TARIF EN ASSURANCE AUTOMOBILE
ETUDE ET PROBLEMES PRATIQUES
EN R. P. B.**

MEMOIRE DE STAGE

Par :
Agathe D. HOUSSOU

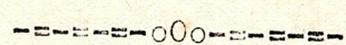
Sous la Direction de :
Pierre LAWSON
Responsable SONAR Agence C

PROMOTION 1980 - 1982

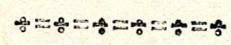
I NSTITUT **I** NTERNATIONAL
DES
ASSURANCES DE COUNDE



LE TARIF EN ASSURANCE AUTOMOBILE :
ETUDE & PROBLEMES PRATIQUES
EN
REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN



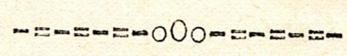
MEMOIRE DE STAGE



Par
Agathe D. HOUSSOU

Sous la Direction de
Pierre LAWSON
Responsable SONAR Agence "C"

PROMOTION 1980 - 1982



- AVANT - PROPOS -

L'accroissement constant du parc-automobiles, les nombreux accidents qui s'en suivent et qui ont pour corollaire les importants débours effectués par la SONAR (Société Nationale d'Assurances et de Réassurance du Bénin) justifie le choix du tarif automobile comme thème de notre sujet.

Nous avons juste tenté dans cet ouvrage de présenter d'une part, les garanties offertes par l'assureur et d'autre part d'analyser les tarifs actuellement en vigueur.

Notre travail souffre, par endroits, de données statistiques. Néanmoins, nous avons pu à partir des informations reçues, donner notre point de vue sur les tarifs actuellement appliqués en République Populaire du Bénin.

Nous n'avons nullement la prétention d'avoir élaboré un travail sans lacunes. Les critiques et les suggestions des membres du Jury et des lecteurs contribueront à parfaire ce travail.

Nous saisissons l'occasion pour exprimer notre vive gratitude au Camarade Pierre LAWSON, Responsable de l'Agence "C" qui, malgré ses multiples occupations, a bien voulu nous encadrer au cours de ces dix semaines de stage et superviser notre mémoire.

Nous tenons à remercier tout spécialement le personnel de l'Agence "C" pour l'ambiance amicale dans laquelle se sont déroulés nos travaux.

Nos remerciements vont également au Camarade Philippe
ATAKLA, Contrôleur des Assurances dont les conseils nous ont été
d'un précieux concours.

Nous disons enfin merci à tous ceux qui, par leur
soutien moral et matériel ont contribué à la confection de ce
mémoire.

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

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

Le souci du lendemain est le propre de l'homme. Ce dernier peut en effet, à tout moment, être sujet à certains évènements malheureux qui l'affectent dans son patrimoine ou pire dans son intégrité physique.

Parmi ces évènements, les accidents de la route demeurent de loin ceux qui engendrent le plus de dommages matériels et corporels.

Les lourdes conséquences qu'ils entraînent sur le plan social ne sont plus à démontrer.

L'auteur d'un accident peut-il, en effet lui seul, réparer le préjudice qu'il cause à toute une famille du fait du décès du père, par exemple ?

L'assurance intervient pour réparer les dommages, compenser les pertes et par conséquent évite aux lésés et à l'auteur responsable misère et ruine.

L'assurance garantit donc la stabilité sociale. Aussi l'obligation d'assurance a-t-elle été instituée dans presque tous les pays.

Devenue obligatoire en République Populaire du Bénin depuis la Loi n° 65/1 du 4 Mars 1965, l'assurance automobile représente aujourd'hui malgré l'évolution sensible enregistrée ces dernières années dans les branches incendie, transport, risques divers (1) près de 67 % des primes émises.

(1) SONAR *Depuis le 1er Mars*

.../...

Mais l'assurance automobile, c'est également en moyenne chaque année 630 accidents avec plus de 200 morts et 442 blessés (1).

Il se pose alors de plus en plus, le problème de l'indemnisation correcte de toutes ces victimes.

En effet le coût des pièces de rechange, des frais médicaux, les honoraires d'expert... ont pour la plupart sensiblement évolué.

A titre d'exemple, l'aile avant d'une SIMCA 1100 est passée de 8.336 F en 1974 à 11.226 F en 1978 !

A contrario, les tarifs actuellement en vigueur restent ceux mis au point depuis 1958.

Il se pose alors la question de savoir si ces tarifs demeurent conformes ou non à la technique de l'assurance.

C'est l'objet de notre présente étude que nous diviserons en deux parties.

I - Principes généraux de tarification

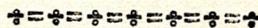
II - Test des tarifs actuellement en vigueur.

Comité National
(1) Rapport colloque Paris

P R E M I E R E **P** A R T I E



PRINCIPES GENEVAUX DE TARIFICATION



1ère PARTIE : PRINCIPES GÉNÉRAUX DE TARIFICATION

L'une des préoccupations majeures de tout assureur est la tarification du risque qu'il consent à prendre en charge

Déterminer la contre-partie d'un service à rendre n'est pas chose aisée. En assurance, en effet, le cycle de production est inversé : "quand l'assuré a signé son contrat, l'affaire commence car l'assuré paye d'avance en échange d'une garantie" (1).

L'assureur est donc le gestionnaire d'une épargne, épargne que la législation lui impose de réserver jusqu'à échéance du règlement des sinistres.

Il est par conséquent un vendeur de sécurité ou garantie à un prix appelé prime quielle est fonction du risque.

Aussi verrons-nous dans notre premier chapitre les garanties en Assurance automobile.

CHAPITRE I - LES GARANTIES EN ASSURANCE AUTOMOBILE

L'assurance automobile englobe une série de garanties les unes différentes des autres. Ces garanties peuvent être classées en deux groupes :

- les garanties obligatoires
- les garanties facultatives.

.../...

(1) Extrait de l'Assurance - Edition 1977 (ADAP) page 11.

Section I - Les garanties obligatoires

Ces garanties sont actuellement au nombre de trois en République Populaire du Bénin.

Il s'agit de la RC, du RTI auxquels s'est ajoutée depuis Octobre 1980, la DR (1).

I - LA RESPONSABILITE CIVILE

Souscrire un contrat est une sage précaution qui est laissée à l'appréciation de chacun. Mais cette liberté d'action ne saurait être laissée à l'automobiliste dont le risque le plus grave est la responsabilité qui lui incombe par suite des dommages causés à autrui.

Il peut, s'agir de personnes auxquelles il est lié par un contrat : c'est la responsabilité contractuelle ou bien personnes vis-à-vis desquelles il n'est lié par aucun contrat : c'est la responsabilité délictuelle.

Les assurances de responsabilité ont donc pour but de garantir l'assuré contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité vis-à-vis de ces deux catégories d'individus.

Or comme il n'existe en général aucune relation entre les sommes épargnées par un individu avec les responsabilités qui pourraient être mises à sa charge, l'obligation d'assurance se révèle être une impérieuse nécessité.

.../...

(1) RC = Responsabilité Civile - RTI = Recours Tiers Incendie

DR = Défense Recours.

Paragraphe 1 - L'obligation d'assurance

L'un des traits particuliers du droit moderne de l'assurance est sans nul doute l'obligation d'assurance.

"L'assurance obligatoire a pour objet essentiel de rendre effective, en toutes circonstances, la possibilité pour la victime d'un accident de recevoir les indemnités auxquelles elle peut avoir droit" (1).

Nul ne peut contester le bien fondé d'une telle obligation dans les pays fortement motorisés.

Les accidents de la route et les conséquences fâcheuses qui s'en suivent pour les victimes demeurent l'une des préoccupations majeures des autorités de ces pays.

Seule l'assurance de responsabilité permet à la fois d'indemniser la victime et de sauvegarder le patrimoine du responsable.

Comme nous l'avons précédemment souligné l'obligation d'assurance a été instituée en République Populaire du Bénin par la Loi n° 65/1 du 4 Mars 1965.

L'article 1er de ladite Loi ^{signe} stipule "Toute personne physique ou morale dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque quel que soit le pays ou la série d'immatriculation du véhicule, doit pour faire circuler ledit véhicule sur le

(1) Le Manuel de l'Inspecteur et de l'Agent Ripoll-Doin-

territoire du Dahomey, être recouverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente Loi et les textes pris pour son application".

L'existence de l'obligation d'assurance suppose des sanctions civiles voire pénales à l'égard des contrevenants comme le précise l'article 5 -

"Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1er de la présente Loi, sera puni d'un emprisonnement de 1 à 3 mois et d'une amende de 15.000 à 1.000.000 Francs CFA ou de l'une de ces peines seulement. En cas d'accident la peine sera de 4 à 6 mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces peines". Cependant cette obligation d'assurance est loin d'être scrupuleusement respectée. C'est ainsi que déjà en 1973, le nombre de véhicules immatriculés au Bénin et qui circulaient sans assurance était estimé à plus de 30 % ! (1)

Aujourd'hui, avec la corruption érigée en système tant au niveau des agents des Forces de Sécurité Publique qu'au niveau des conducteurs, les résultats sont beaucoup plus alarmants.

Ainsi les primes encaissées pour les quelques véhicules assurés servent à réparer la majorité des accidents causés par l'ensemble du parc automobiles.

Comment pourrait alors jouer la Loi des grands nombres, principe fondamental en matière d'assurance ?

U. Legal Centre

.../...

Si le défaut d'assurance devrait, en principe, donner automatiquement lieu à des sanctions, le respect de l'obligation, par contre, n'implique pas toujours l'indemnisation de la victime en cas de sinistre.

Aussi convient-il de définir les risques garantis.

Paragraphe 2 : Les risques garantis

Ces risques sont énumérés dans la police d'assurance auto (ci-joint en annexe).

II - LE R. T. I.

C'est la garantie Recours Tiers Incendie.

Comme le précise l'article 3 de la Loi n° 65/1 du 4 Mars 1965 "l'obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels résultant à l'occasion de la circulation :

- des accidents, incendie et explosion causés par le véhicule, les accessoires et les produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte..."

En conséquence, la SONAR garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré dans la limite des cas prévus par l'article 5 de la police d'assurance automobile.

Si la Loi sur l'obligation d'assurance a prévu les deux garanties obligatoires précédemment énumérées, (RC et RTI) la DR quant à elle, demeure une innovation de l'assureur béninois.

.../...

III - LA D.R. (DEFENSE ET RECOURS)

Aux termes du contrat RC automobile, la société d'assurance prend la direction du procès qui oppose son assuré responsable à la victime de l'accident.

Pour ce faire, la responsabilité de l'assuré doit être établie. Dans le cas contraire, l'assureur n'intervient pas et l'assuré doit par conséquent exercer tout seul son recours contre le tiers responsable pour obtenir la réparation du préjudice subi.

Or il n'est pas toujours facile à l'assuré de mener à bien cette tâche, la procédure étant longue et onéreuse. C'est pour cette raison qu'a été créée la D.R.

Aux termes de cette garantie, la société exerce à la place de son assuré un recours amiable ou judiciaire contre le tiers responsable.

Dans la pratique béninoise, le recours ne joue que lorsque l'auteur responsable est également assuré. Le recours permet ainsi de vérifier si la déclaration a été faite par la partie adverse et de faire déclencher la procédure en vue du règlement.

L'institution de la DR, comme une garantie obligatoire n'apparaît-elle pas ainsi comme un subterfuge de l'assureur béninois pour hausser le tarif automobile qui s'avère de plus en plus insuffisant face à la lourde charge que constituent les sinistres ?

.../...

En dehors de la RC, du RTI et de la DR, l'assuré a la possibilité de souscrire d'autres garanties. Ce sont les garanties dites facultatives.

Section II - Les Garanties Facultatives

" Garantir ses créanciers éventuels des conséquences de sa propre faute est indispensable ; se garantir soi-même des vicissitudes du destin est prudent " (1).

Pour ce faire, toute une gamme de garanties est offerte à l'assuré. Il s'agit des assurances Incendie, Vol, Bris de Glace, Tierce, Sécurité auto ou Individuelle personnes transportées.

I - L' INCENDIE.

L'article 40 de la Loi de 1930 définit l'incendie comme une conflagration, un embrasement ou une simple combustion.

C'est sur cette base que la police d'assurance automobile a précisé en son article 7 les risques garantis.

L'assurance contre l'incendie du véhicule qui jusqu'à ces derniers temps n'était souscrite que par des personnes averties, connaît à l'heure actuelle une légère évolution.

.../...

(1) Précis des accidents d'automobile Jean BEDOUR page 715.

L'on assiste en effet dans les services Production des différentes Agences de la SONAR a une souscription de plus en plus "volontaire" de la garantie vol-incendie. Cette constatation s'explique par le fait que les concessionnaires de véhicules sous-traite exigent de leur clientèle un avenant de nantissement. Par ce procédé, la SONAR s'engage en cas de réalisation du risque à indemniser ces derniers.

En République Populaire du Bénin, la souscription d'une assurance contre l'incendie du véhicule s'accompagne également dans la pratique de l'assurance contre le vol, ceci au point qu'il apparaît que l'assurance incendie et l'assurance-vol vont de pair.

II - LE VOL

Comme l'assurance contre l'incendie, l'assurance vol a pour but de conserver un bien intact dans le patrimoine.

Jusqu'à une période récente encore, le risque vol était considéré comme un bon risque.

Aujourd'hui avec le phénomène de l'exode rural et ses conséquences dans les grandes villes telles que Cotonou et Porto-Novo et surtout avec l'influence des pays limitrophes en l'occurrence le Nigéria, le risque vol se révèle de plus en plus être un mauvais risque. Les assureurs béninois l'ont fort bien compris. C'est pourquoi la garantie ne joue pas dès lors que le vol est commis en dehors du territoire national.

Cette garantie est assez onéreuse ; aussi très peu d'assurés la souscrivent. En dépit de cette situation, la probabilité de réalisation de ce risque est assez élevée compte tenu du manque d'attention qui caractérise généralement les conducteurs de tels véhicules.

Le problème prend une toute autre proportion quand on s'aperçoit que ce phénomène entraîne non seulement de fréquents et irrémédiables débours pour l'assureur, mais aussi les plus importants ce, compte tenu de la hausse exorbitante des prix des pièces de rechange.

Aussi certaines dispositions ont-elles été prises, à savoir :

- Ne pourront faire l'objet d'une telle assurance que les véhicules âgés au maximum de 2 ans.
- Le souscripteur peut être dans certains cas astreint à une franchise, la franchise étant la part de l'indemnité laissée à la charge de l'assuré dès que survient un sinistre.

a) Ainsi pour les véhicules à usage personnel aucune franchise n'est prévue ; cependant il est mis à la charge de l'assuré une somme forfaitaire de 50.000 F dès lors que le sinistre se produit en dehors de la République Populaire du Bénin et que la réparation dudit véhicule a été effectuée en dehors du territoire national.

b) Pour les véhicules à but lucratif, tels que les véhicules de transports publics de marchandises et de voyageurs et même des transports privés de marchandises, la franchise s'élève à 10 % du montant des réparations dans les limites de 30.000 F minimum et de 60.000 F maximum.

On applique à cette dernière catégorie le principe de la franchise cumulée qui consiste à majorer de 50.000 F la franchise lorsque le sinistre et la réparation interviennent dans les conditions décrites au premier cas, c'est-à-dire en dehors du territoire national.

La franchise a donc un effet moralisateur. Elle incite en effet l'assuré à une plus grande prudence et évite par ailleurs à l'assureur de régler les sinistres de faible importance. Il est à noter que le risque "Dommages aux Véhicules" ne peut en aucun cas être garanti isolément. Il forme un ensemble avec les diverses garanties précédemment étudiées, c'est la "Tous Risques".

Assurer sa responsabilité vis-à-vis des tiers et s'assurer les dommages que pourrait subir le véhicule sont de sages précautions. Mais s'assurer soi-même, assurer les personnes transportées à bord du véhicule est également très important. C'est la raison d'être de l'assurance "Sécurité Automobile ou l'individuelle Personnes Transportées".

V - LA SECURITE AUTOMOBILE OU L'INDIVIDUELLE PERSONNES TRANSPORTEES

Cette assurance joue dès lors qu'il y a eu sinistre que le conducteur soit responsable ou non de l'accident.

Elle n'est généralement souscrite que par des assurés avertis. Ici le problème d'information de l'assuré revêt une importance toute particulière.

La vente de l'assurance, même en situation de monopole comme ç'en est le cas au Bénin, exige de la part de l'agent d'assurances un certain nombre de qualités : dynamisme, art de convaincre, dévouement etc... Aussi pensons-nous que la promotion de cette catégorie d'assurance dépend essentiellement de ce dernier. Celui-ci devra davantage sensibiliser les conducteurs et en l'occurrence les propriétaires de véhicules à usage personnel des avantages de cette assurance dont ils sont les premiers bénéficiaires.

Toutes ces différentes garanties ne sont accordées qu'en contre-partie de la valeur de la prime calculée à cet effet et payée par le souscripteur.

La détermination de cette prime se fait suivant la réglementation en vigueur dans notre pays et contenue dans le Tarif Automobile.

CHAPITRE II - LA TARIFICATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

La tarification actuelle de l'assurance automobile répond à des critères particuliers. Nous les étudierons dans une première section avant d'aborder dans la seconde section quelques cas pratiques de tarifs appliqués dans notre pays.

.../...

Section I : Les caractéristiques du tarif automobile

Ces caractéristiques sont de deux ordres :

- Celles relatives au véhicule et celles tenant au propriétaire du véhicule.

I - Les critères relatifs au véhicule

Ils sont au nombre de deux : la puissance fiscale et l'usage.

Paragraphe 1 : La Puissance fiscale

Ce critère paraît assez objectif. En effet, "on admet généralement une assez bonne corrélation entre la puissance fiscale et la vitesse la plus couramment pratiquée, entre cette vitesse et le caractère plus ou moins dangereux du véhicule" (1).

Mais ce critère perd sa valeur lorsqu'on tient compte du fait que des véhicules de même puissance peuvent présenter des caractères différents. En effet leur marque, leur âge, leur nationalité peuvent "correspondre à des stades ou des traditions techniques différents" (2).

Néanmoins au stade actuel, la puissance fiscale demeure dans tous les systèmes tarifaires, un critère de choix. Ce critère est renforcé par l'usage du véhicule.

.../...

(1) L'Assurance et l'Automobile René MONIN (page 17)

(2) -"- -"- -"- (page 18)

Paragraphe 2 : L'usage

L'usage est un critère important. Il permet en effet de répartir les véhicules en des catégories d'utilisation homogène. C'est au souscripteur de signaler l'usage à retenir. Dans la pratique, cette information n'est pas toujours objective. C'est ainsi que des véhicules à carrosserie de tourisme, utilisés à titre principal pour les besoins de commerce se retrouvent dans la catégorie T1 (1). La raison réside dans le fait que cette catégorie communément appelée "Affaires et Promenades" ne définit pas un mode d'utilisation unique.

En dehors de ces deux critères, intervient également dans le calcul de la prime mise à la charge du souscripteur, le nombre de véhicules assurés.

Les réductions accordées sur le total des primes vont de 10 % à 35 % compte tenu de l'importance de la flotte.

Comme nous l'avons précédemment souligné la tarification de l'assurance automobile tient également compte de la personne même de l'assuré, de son comportement.

II - Les critères tenant au propriétaire du véhicule

Il s'agit **ici** de personnaliser le risque. La prime à payer variera donc en fonction du comportement de l'assuré. Nous distinguerons successivement le "BONUS" et le "MALUS".

.../...

(1) T1 = Catégorie des véhicules à usage personnel.

Paragraphe 1 : Le "Bonus"

La réduction en nombre des accidents ou même leur diminution en gravité procure un gain à l'assureur. Elles évitent, par ailleurs, une perte importante en vies humaines et en biens matériels.

En conséquence, pour encourager les "Bons Conducteurs" la bonification ou "Bonus" pour non sinistre a été instituée. La bonification qui est calculée sur la prime de renouvellement est de :

- 10 % lorsque l'assuré n'a déclaré aucun sinistre au cours de l'année d'assurance.
- 15 % lorsqu'aucun sinistre n'a été déclaré pendant deux années consécutives.
- 20 % lorsqu'il s'agit de 3 ans ou plus.

Pour ce qui est des assurés propriétaires d'une flotte de 2 à 10 véhicules, la bonification est de 15 % de la prime ou d'une fraction de la prime selon qu'il y ait eu sinistre ou non.

La prime ou la fraction de la prime est donnée par la formule suivante :

$$P \cdot \frac{V - S}{V}$$

P = Prime annuelle

V = Nombre de véhicules

S = Nombre de sinistres déclarés.

Lorsque le nombre de véhicule V varie au cours de l'année, V est égal à la moyenne arithmétique entre le nombre de véhicules garantis le premier jour de l'année considérée

et le nombre de véhicules garantis le dernier jour de ladite année, arrondi au chiffre supérieur.

Lorsque la flotte comporte au moins 11 véhicules, la bonification est de 15 % de la prime à condition que les sinistres réglés et en suspens ne dépassent pas 33 % des primes payées.

Il convient de préciser que, dans la pratique, des déclarations d'accident peuvent être faites dans le seul but de faire exercer le recours. La garantie Défense-Recours étant obligatoire, il importe de faire bénéficier l'assuré de la bonification pour non sinistre dès lors que sa responsabilité n'est pas engagée.

Le but visé par l'institution du "Bonus" ne serait pleinement atteint que si des mesures sont également prises pour décourager les mauvais conducteurs.

L'assureur peut en effet, en cas d'aggravation continue du risque, résilier le contrat ou imposer à l'assuré un tarif plus élevé.

En situation de monopole comme nous l'observons en République Populaire du Bénin, la hausse du tarif demeure la seule arme dont dispose l'assureur : c'est le Malus.

Paragraphe 2 : Le Malus

Contrairement au "Bonus" qui a été amplement étudié dans le tarif automobile de la SONAR, le "Malus" quant à lui n'a fait l'objet d'aucune réglementation.

.../...

Comme nous l'avons annoncé plus haut, l'indemnisation des victimes repose sur le principe de la Loi des grands nombres. Cette Loi veut en effet que tous les assurés y compris ceux qui n'ont pas connu de sinistres payent des primes suffisantes pour garantir le versement des indemnités aux victimes de la route.

Si donc on applique le Bonus à certains conducteurs diminuant par ce fait le montant des primes à encaisser et par voie de conséquence la masse des indemnités à verser aux sinistrés, il faudrait également envisager de hausser dans les mêmes proportions la prime due par les autres assurés.

En conséquence, nous suggérons une hausse de 10 % de la prime de tout contrat ayant connu au cours d'une année donnée d'assurance 2 sinistres et plus.

*le raisonnement
= indemnité*

Ce mécanisme aurait certes pour inconvénient de fausser les statistiques car les petits sinistres seraient réglés à l'amiable.

Un autre inconvénient, majeur celui-ci, serait l'aggravation du non-respect de l'obligation d'assurance.

Mais ce dernier aspect peut être résolu avec la sensibilisation tant des conducteurs que des Agents de Police et la mise en oeuvre des sanctions prévues à cet effet.

Une application effective du Malus pourrait passer, soit par la délivrance à l'assuré d'un quitus qui comporterait des indications permettant d'identifier le type d'assuré en présence, soit par la constitution d'un fichier central capable de renseigner tout assureur sur les antécédents du souscripteur.

.../...

Ces dispositions auront pour but de prévenir certaines tendances des assurés à vouloir changer d'assureur lorsqu'ils ne sont pas en règle.

Ainsi donc de l'étude de cette section, il ressort que la puissance fiscale et l'usage d'une part, le bonus et le malus d'autre part interviennent dans la détermination de la prime payée par le souscripteur.

Section II - Illustrations du tarif en vigueur
en République Populaire du Bénin

On distingue dix (10) catégories de tarif. Ce sont :

- le tarif n° 1 applicable aux véhicules à carrosserie de tourisme utilisés pour les besoins professionnels privés et aménagés pour le transport de personnes.
- le tarif n° 2 applicable aux véhicules utilisés commercialement et servant au transport de produits de marchandises appartenant à l'Assuré non muni de patente de transport.
- le tarif n° 3 applicable aux véhicules utilisés à des transports à titre onéreux de marchandises et de produits.
- le tarif n° 4 applicable à tous les véhicules de transport public de voyageurs.
- le tarif n° 5 applicable aux véhicules motorisés à deux ou trois roues.
- le tarif n° 6 applicable aux véhicules appartenant aux garagistes et vendeurs d'automobile.

- le tarif n° 7 applicable aux véhicules à usage d'auto-école.
- le tarif n° 8 applicable aux véhicules destinés à la location sans chauffeur.
- le tarif n° 9 applicable aux engins mobiles de chantier
- le tarif n° 10 applicable aux véhicules de types spéciaux (arroseuses, goudronneurs etc...).

Nous limiterons notre étude à celle des catégories T1 et T4.

I - Le tarif n° 1

En fonction de leur force fiscale exprimée en chevaux (CV). Ces véhicules sont soumis au barème suivant :

Force fiscale en CV (essence)	Prime sans remorque
jusqu'à 2	13.700
3 à 6	15.500
7 à 10	17.000
11 à 14	20.600
15 à 23	26.000
24 et plus	30.500

Il convient de préciser que la surprime RFI qui s'élève à 5.000 F y est déjà incluse.

A ces différentes primes, s'ajoute la prime DR/s'élève qui actuellement à 5.000.

Dans cette catégorie, nous envisagerons deux cas :

- L'assurance aux tiers
- L'assurance Dommages du véhicule.

.../...

Paragraphe 1 : L'Assurance aux Tiers

Lorsque nous prenons l'exemple d'un véhicule Citroën qui a pour force fiscale 3 CV, le souscripteur de l'assurance aux tiers paiera :

- RC plus RTI	15.500
- DR	<u>5.000</u>
	20.500 F CFA

Pour un accident causé par un véhicule de même marque et de même type, il a été versé en 1980 aux ayant-droit du decujus une indemnité de 725.000 F CFA (1).

Cette indemnité tient compte d'un certain nombre d'éléments tels que les circonstances de l'accident, le nombre d'enfants mineurs à charge, du coût de la vie. Ce dernier élément pose le problème de l'inadéquation des primes au coût des sinistres.

Cette inadéquation est nettement plus remarquée lorsqu'il s'agit du règlement des dommages matériels.

Paragraphe 2 : L'Assurance du dommage éprouvé par le véhicule assuré

Nous allons ici prendre l'exemple d'une 504 SR (11 CV). En dehors de la RC obligatoire et de l'assurance dommages, l'assuré souscrira également l'assurance contre le vol et l'incendie et l'assurance bris de glace.

.../...

(1) Jugement n° 14/80 se référant au n° 784/77 du Parquet de Cotonou.

La valeur à neuf du véhicule étant de 3.600.000 F CFA,
le montant de la prime qu'il paiera se décompose comme suit :

RC	20.600
VOL	10.080 (3.600.000 x 0,28 %)
INCENDIE	36.000 (3.600.000 x 1 %)
BRIS DE GLACE	36.000 (3.600.000 x 1 %)
DOMMAGES	245.600 (1)
DR	5.000
<hr/>	
soit au total....	353.280 F CFA.

Quand toutes les conditions de forme sont remplies et que la responsabilité de l'assuré est engagée, le paiement de la prime calculée ci-dessus permettra non seulement de garantir l'indemnisation des victimes mais aussi de remettre dans son état initial le véhicule endommagé.

Mais les différents taux et autres éléments utilisés pour déterminer la prime à payer tiennent-ils compte de l'évolution des coûts des pièces détachées ?

Pour nous en rendre compte, observons une évolution des prix de quelques pièces de rechange d'un véhicule de marque Renault 4, modèle très courant pour l'usage des transports publics des voyageurs dans les grandes villes de la République Populaire du Bénin.

Eléments(1)	1975	1977	1978	1979	1980	1981
Portière AV droite	11.796	14.340	15.866	17.125	21.402	25.026
Aile AV droite	5.221	5.787	6.642	6.892	9.110	12.994
Pare-choc AV	5.140	6.597	7.327	9.035	9.371	10.569

De ce tableau, il ressort à travers ces échantillons pris au hasard que durant la période 1975 à 1981 les prix des pièces de rechange automobile d'une R4 ont évolué du simple au double et parfois même au-delà.

L'indice des prix de ces articles se présente comme suit (indice simple avec l'année 1975 comme base 100).

Eléments (1)	1977	1978	1979	1980	1982
Portière AV	121	134	145	181	212
Aile AR	110	127	132	174	248
Pare-choc AV	128	142	175	182	205

Comme le montrent ces deux tableaux, l'évolution constante des prix des pièces de rechange ont une incidence sur le portefeuille de l'assureur.

Cette évolution des prix des pièces détachées se ressent de façon notable sur la charge des sinistres tel que le démontre le tableau suivant.

A défaut de ne pouvoir disposer d'informations statistiques précises sur le montant des coûts des pièces de rechange, nous illustrerons leur importance à travers ce tableau relatif aux charges des sinistres (2).

*il n'y a pas
de pièces de rechange
qui entrent dans la
charge des sinistres.*

(1) Source : SONAE - Direction Technique.

(2) Rapport

Année	Montant des sinis. pay.	Montant des Prov. pr:S	Total charges sinistres	Evolution en %
75	30.810.528	170.357.486	201.168.014	-
76	95.987.403	134.108.805	230.096.208	14,38
77	116.123.739	302.041.379	418.165.178	81,73
78	214.344.476	386.980.874	601.325.350	43,80

Dans la même période, le chiffre d'affaires (1) réalisé dans la branche automobile s'illustre comme suit :

Année	Montant	Evolution en %
75	460.737.657	-
76	607.083.467	31,76
77	570.263.077	- 6,06
78	681.275.981	19,46

En comparant ces deux tableaux, nous pouvons observer qu'en dépit de l'accroissement du parc, le rapport charges sinistres d'abord inférieur à 1/2 en 1975 tend à chiffres d'affaires approcher l'unité en 1978 s'interprétant, toutes considérations exclues, comme la preuve que le rythme d'accroissement des pièces de rechange n'est pas suivi par le rythme d'accroissement des recettes.

.../...

(1) Rapport du Comité National Préparatoire au sujet Colloque International sur les conséquences du risque automobile à Lomé (TOGO).

Quand on considère qu'une partie non négligeable estimée entre 15 et 20 % du chiffre d'affaires représente les frais généraux, on peut tenter de conclure que la branche automobile est techniquement déficitaire. Actuellement, si on assiste encore à un certain assainissement du portefeuille des assureurs béninois cela est essentiellement dû au fait que les autres branches de l'assurance, à savoir : incendie, transport risques divers, moins sujettes à sinistre constituent des bénéfiques certains.

Mais cet équilibre pourrait-il toujours se maintenir fermement face à la lourde charge que constituent de plus en plus les sinistres ?

II - Le tarif n° 4

Le barème des véhicules soumis au tarif n° 4 est le suivant :

Force Fiscale en CV	3 Places	4 Plac.	5 Places	6 Places	7 Places	8 Places
Jusqu'à 2	24.140	27.620				
3 - 6	28.100	32.300	36.500	40.700		
7 - 10	31.400	36.200	41.000	45.800	50.600	55.400
11 - 14	39.320	45.560	51.800	58.040	64.280	70.520

Il se rapporte aux véhicules de transport public de voyageurs.

Par leur nature, leur objet et la qualité des conducteurs qu'on y rencontre, les véhicules concernés par la tarification de la présente catégorie constituent une origine majeure

.../...

des débours auxquels font face les assureurs.

Ici plus qu'ailleurs l'analyse que nous avons faite plus haut au sujet de l'inadéquation des primes en vigueur par rapport à la hausse du coût des pièces de rechange trouve toute sa concrétisation.

CONCLUSION A LA PREMIERE PARTIE

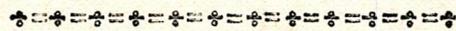
Nous avons tout au long de cette première partie tenté de mettre en exergue l'inadaptation des primes aux tarifs actuellement en vigueur dans notre pays.

Si sur le plan économique, ce phénomène s'analyse en comparaison avec le coût de la vie, sur le plan des assurances, il exige l'étude de certains éléments tels que la fréquence des accidents et leur coût moyen.

Nos conclusions seraient donc hâtives si nous ne procédions pas à une telle étude avant de proposer les remèdes qui s'imposent.

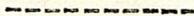
Tel sera l'objet de la deuxième partie de notre ouvrage.

DEUXIEME PARTIE



TEST DES TARIFS

ACTUELLEMENT EN VIGUEUR



2ème PARTIE : TEST DES TARIFS ACTUELLEMENT EN VIGUEUR
EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN

Procéder au test du tarif, c'est étudier d'une part la prime exigée par l'assureur pour la couverture du risque et d'autre part sa prestation en cas de réalisation dudit risque. C'est en d'autres termes analyser le rapport Sinistres à Primes ($\frac{S}{P}$).

CHAPITRE I - ANALYSE DU RAPPORT SINISTRES A PRIMES

Le rapport $\frac{S}{P}$ permet de vérifier si le tarif est suffisant pour couvrir toutes les charges de l'assureur.

Nous allons successivement étudier les primes et les sinistres.

Section I : La Prime

L'assuré paie une prime totale qui correspond à la prime commerciale majorée des impôts que l'assureur perçoit pour le compte de l'Etat.

La prime commerciale comprend la prime pure ou prime de risque et les chargements.

I - DETERMINATION DE LA PRIME PURE OU PRIME DE RISQUE

Le risque est un évènement dommageable contre lequel on s'assure.

Pour être pris en charge par l'assureur, le risque doit être incertain, soit dans la survenance de l'évènement, soit dans sa date de réalisation.

.../...

La solidarité entre les assurés contre un même risque est très forte. C'est ainsi qu'en cas d'aggravation du risque, par exemple s'il y a plus d'accidents d'automobile ou si leur indemnisation nécessite d'importants débours, le tarif doit être relevé.

Le tarif doit également tenir compte de la diminution du risque.

Pour mieux apprécier ces différentes situations, l'assureur doit se référer à la statistique et à son expérience professionnelle.

Ce dernier aspect étant une notion abstraite et fortement subjective, nous limiterons notre étude aux éléments de la statistique des accidents.

Cette étude se fonde sur deux éléments : il s'agit de la notion de nombre des accidents c'est-à-dire du nombre d'événements distincts et la notion de coût des accidents c'est-à-dire l'indemnité versée par l'assureur en cas de survenance de sinistre.

C'est à partir de ces deux notions qu'on déduit la fréquence et le coût moyen.

Paragraphe 1 : La fréquence des accidents

La fréquence des accidents f , est donnée par le rapport $\frac{\text{Nombre d'accidents}}{\text{Nombre d'assurés}}$.

Le nombre d'assurés équivaut au nombre de véhicule en circulation dans la catégorie considérée.

La fréquence est donc le nombre d'accidents enregistrés sur un groupe donné de voiture et pendant une période que divise le nombre de véhicules en circulation dans la catégorie considérée au cours de la même période. La durée unitaire retenue est habituellement l'année. Il convient, pour ne pas fausser les statistiques, d'exclure les véhicules qui sont constamment restés au garage pendant ladite année.

La fréquence "permet de faire facilement des comparaisons d'un groupe à un autre ou d'une époque à une autre dans la gravité du risque de circulation" (1).

Paragraphe 2 : Le coût moyen des accidents

Le coût moyen des accidents c , s'obtient en divisant la charge totale des sinistres par le nombre de sinistres.

La notion de coût moyen, très utilisée dans les Sociétés d'Assurances permet de connaître les sommes à payer en moyenne pour régler un accident. En effet, la réparation du préjudice est très lente.

Entre l'accident et l'indemnisation de la victime, il s'écoule des délais plus ou moins longs selon qu'il s'agit de dommages matériels ou corporels.

L'évolution des coûts moyens de 1975 à 1979 est présentée dans le tableau suivant :

.../...

(1) Précis des accidents d'automobile : J. BEDOUR (P. 917)

SITUATION DES SINISTRES AUTOMOBILES

DEPUIS 1 9 7 5

Années d'exercice	Sinistres déclarés	Sinistres Réglés					Montants Réglés					C o û t M o y e n
		1975	1976	1977	1978	1979	1975	1976	1977	1978	1979	
1975	745	199	92	10	8	15	25943395	10261140	35.458	13.056	17.620	155639/ 5ans
1976	1749	-	461	192	41	27	55684127	32203.003	11076.383	10768	152194/ 4 ans	
1977	1950	-	-	443	270	53	72138.758	57.982	13590	790	187548/ 3 ans	
1978	1935	-	-	-	471	301	108295.609	69264	523	228226/ 2 ans		
1979	1757	-	-	-	-	336	70323	198	209295/ 1 an			
1980	1615	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Source : SCNAR - Département Sinistres.

Ce tableau ne donne que les coûts moyens de l'ensemble des sinistres réglés. En outre, il ne permet pas de distinguer les coûts moyens des sinistres corporels de ceux des sinistres matériels. Or l'écart entre leurs valeurs numériques varie fortement.

Une évaluation correcte du coût moyen suppose une estimation du coût de l'accident immédiatement après sa survenance.

Cette estimation pourrait poser quelques difficultés lorsqu'il s'agit des accidents corporels. Il est en effet difficile de prévoir leurs conséquences. Aussi doit-on suivre l'évolution de la gravité du préjudice.

La fréquence et le coût moyen permettent de calculer la prime pure - $P = f \times c$.

Cette prime est à son tour majorée des chargements.

II - LES CHARGEMENTS

Ils comprennent les chargements d'acquisition et les chargements de gestion.

Paragraphe 1 : Les chargements d'acquisition

Ce sont les commissions, les frais d'établissement du contrat ou de quittancement.

- Les commissions : elles servent à rémunérer les intermédiaires. Elles sont proportionnelles aux primes.

En République Populaire du Bénin, les agents d'assurance ne perçoivent pas de commission. Ce poste ne figure donc pas au bilan.

Mais pour mieux apprécier la situation financière de la SONAR, il convient d'approvisionner ce poste et ^{de} le balancer par le compte Pertes et Profits Exceptionnels.

- Les frais d'établissement du contrat ou de quittancement :

L'assureur perçoit à ce titre, à chaque souscription ou renouvellement de contrat une somme de 3.000 F CFA.

Paragraphe 2 : Les chargements de gestion

Ils sont dépensés tout au long de la vie du contrat. Ils comprennent les salaires et les autres frais généraux. Le taux actuellement retenu pour le calcul des frais généraux est de l'ordre de 15 %.

A la prime commerciale ainsi déterminée (Prime pure + chargements) on applique le taux de 7 % pour calculer le montant des impôts.

Total Prime commerciale + Impôts = Prime totale.

Les primes sont généralement émises pour une période annuelle ou semestrielle prenant naissance un jour quelconque de l'année civile.

Entre la date de souscription ou de renouvellement du contrat et la date d'inventaire, l'assureur ne dispose que d'une fraction de la prime d'inventaire (prime pure + chargements de gestion). L'autre fraction servira à faire face aux sinistres et aux frais de gestion jusqu'à la prochaine échéance. Le total des fractions de primes ainsi reportées constitue la provision pour risques en cours.

La Provision pour risques en cours

Pour le calcul de la provision pour risques en cours, la Loi autorise les Sociétés d'Assurances à utiliser la méthode forfaitaire des 36 %.

Cette méthode consiste à appliquer le taux de 36 % au total des primes émises.

La provision ainsi calculée ne sera suffisante que si :

a) le tarif est adéquat, c'est-à-dire que les primes sont suffisantes pour couvrir les risques et les frais afférents.

b) Les sinistres sont uniformément répartis dans le temps avant et après le 31 Décembre (en quantité et en valeur).

c) Les échéances des contrats sont régulièrement échelonnées tout au long de l'année (en montants de primes).

d) Les frais d'émission et d'encaissement sont effectivement égaux à 28 %.

La provision pour risques en cours doit être calculée par branche d'opération.

Dans les bilans de la SONAR, cette provision est calculée toutes branches confondues.

Nous suggérons qu'il soit mis fin à cette pratique. Par ailleurs pour une évaluation plus correcte du poste provision pour risques en cours, il convient d'utiliser une méthode plus rigoureuse dite des "vingt-quatrièmes".

Méthode des vingt-quatrièmes

On suppose que l'ensemble des primes émises durant un

.../...

mois correspond à une échéance unique au milieu de ce mois. Ainsi les primes de Janvier seront reportées à raison de 1/24è, Février 3/24è, Mars 5/24è..... Décembre 23/24è. Une fois les primes reportées calculées, on pourra déterminer les primes acquises à l'exercice. Leur montant est donné par les primes émises desquelles on soustrait les primes reportées sur l'exercice $n + 1$. A ce dernier montant, on ajoute les primes reportées de l'exercice $n - 1$.

La provision pour risques en cours par la méthode des vingt-quatrièmes est alors donnée par la formule suivante :

$$PR = \left(x + \frac{y}{2}\right) R$$

PR = provisions pour risques en cours

$$x = \frac{S}{P}$$

$$y = \frac{F}{P} \quad F = \text{montant global de tous les frais généraux}$$

R = primes reportées

P = primes acquises à l'exercice.

Il ne reste qu'à déterminer S.

Section II - Les Sinistres

Il y a sinistre dès lors qu'il y a réalisation du risque prévu au contrat. Lorsque toutes les conditions sont remplies, par exemple validité du permis de conduire, de la visite technique, du "droit taxi" exigé pour les conducteurs de tels véhicules, l'assureur est tenu de réparer le dommage.

.../...

Cette réparation se fait ordinairement par attribution d'une somme d'argent notamment en matière de réparation du préjudice corporel.

Ce système facilite l'évaluation en fin d'exercice de tous les sinistres survenus. Il suffira d'additionner les montants effectivement déboursés au titre de ces sinistres et les provisions pour sinistres restant à payer.

I - LES SINISTRES "REGLES"

Les sinistres "réglés" sont les sinistres dont les montants sont connus. En général les sinistres réglés au cours de leur année de survenance sont les petits sinistres et ceux qui font l'objet d'une transaction amiable entre l'assureur et la victime. Le règlement des autres sinistres en l'occurrence les corporels, s'étale sur plusieurs années. Cette situation est mise en relief dans le tableau suivant :

Années d'exercice	Sinistres déclarés	Sinistres Réglés				
		1975	1976	1977	1978	1979
1975	745	199	92	10	8	15
1976	1749	-	461	192	41	27
1977	1950	-	-	443	270	53
1978	1935	-	-	-	471	301
1979	1757	-	-	-	-	336

Jusqu'en 1979, 43,5 % seulement des sinistres déclarés en 1975 étaient réglés !

.../...

Les retards considérables enregistrés dans le règlement des sinistres ternissent l'image de notre Société d'Assurances.

Des mesures doivent donc être prises pour le règlement rapide de ces sinistres tout au moins celui des dommages matériels.

Au rang de ces mesures, nous préconisons l'information et la sensibilisation des assurés qui, dans la plupart des cas ignorent les dispositions à prendre pour obtenir l'indemnisation du préjudice subi.

Le règlement rapide des sinistres et leur paiement effectif éviteraient par ailleurs de gonfler inutilement le poste provisions pour sinistres à payer.

II - LA PROVISION POUR SINISTRES RESTANT A PAYER

" Cette provision représente la dette contractée par l'assureur envers les bénéficiaires de contrat ~~du~~ fait des sinistres survenus avant le jour de clôture de l'exercice et non payés à cette date " (1).

Nous allons successivement étudier les composantes et les méthodes de calcul de cette provision.

Paragraphe 1 : Les composantes de la provision Sinistres restant à payer

Cette provision comprend :

- le montant des sinistres réglés mais non encore payés

.../...

(1) L'Assurance Tome 1 - Collection de l'E N A - page 219.

- l'évaluation des sinistres à régler
- l'estimation de sinistres éventuels.

1°) Les sinistres réglés mais non encore payés

Les sinistres réglés au cours d'un exercice ne sont pas toujours payés au cours de cet exercice. L'instruction des dossiers est certes terminée mais le paiement des indemnités n'est pas encore effectué. Il s'agit là de dettes certaines.

2°) L'évaluation des sinistres à régler.

Cette évaluation ne peut être faite avec précision, la discussion judiciaire des responsabilités étant encore en cours, les blessures non encore consolidées lorsqu'il s'agit de dommages corporels.

Elle est relativement plus facile lorsqu'il s'agit de dommages matériels, le coût des pièces de rechange et de la main-d'oeuvre étant connus.

3°) L'évaluation de sinistres éventuels.

Il s'agit de sinistres qui ont pu se produire mais que l'assureur ne connaît pas encore. En assurance automobile, ces sinistres sont ceux survenus mais non déclarés ; les dommages causés aux tiers ayant paru bénins à l'assuré.

Si la provision pour sinistres restant à payer tient compte de ces divers éléments, elle permettrait de mieux apprécier le rapport Sinistres à Primes $\frac{S}{P}$.

Pour la calculer l'assureur dispose de plusieurs méthodes.

Paragraphe 2 : Méthodes de calcul des provisions
pour sinistres à payer

Ces méthodes sont au nombre de quatre :

- la méthode dossier par dossier
- la méthode de la cadence des règlements
- la méthode du coût moyen
- la méthode du pourcentage des primes acquises.

1°) La Méthode Dossier par Dossier

" Elle consiste à reprendre un par un tous les dossiers de sinistres et à les évaluer en tenant compte des renseignements déjà obtenus, du coût des sinistres analogues réglés dans un proche passé et de la conjoncture économique" (1).

Cette méthode a pour inconvénient de faire une mauvaise évaluation des dossiers récents et mal connus.

2°) La Méthode de la Cadence des Règlements

" Elle consiste en une évaluation des règlements afférent à un exercice en se référant aux résultats déjà connus pour les exercices anciens" (2).

3°) La Méthode du Coût Moyen.

" Elle est fondée sur les statistiques les plus récentes, à partir desquelles est calculé le coût moyen des sinistres par exercice de survenance" (3).

.../...

(1)	L'Assurance - Collection de l' E N A	page	220
(2)	-"-	-"-	" 221
(3)	-"-	-"-	" 223

Prenons l'exemple de l'assurance tierce : dommages matériels subis par les véhicules terrestres à moteur. Pour évaluer la provision pour sinistres restant à payer au 31 décembre 1981 au titre des sinistres survenus en 1981, on tiendra compte des éléments suivants :

- a) les coûts moyens des sinistres de la même catégorie survenus en 1979 et 1980 (le coût total et le nombre de sinistres survenus pendant ces deux années étant connus).
- b) Le nombre de sinistres survenus en 1981 et les montants déjà réglés au titre de ces sinistres.

Le coût moyen retenu pour 1981 sera alors égal au coût moyen de 1980 majoré d'un pourcentage. Ce pourcentage représente la hausse du coût des réparations des véhicules.

La charge totale des sinistres pour l'année 1981 sera donc égale : Coût moyen (1981) x nombre de sinistres (1981)

Charge totale sinistres - Sinistres réglés
=
Provisions pour sinistres à payer.

Mais la détermination de la provision pour sinistre à payer par la méthode du coût moyen ne donnera de bons résultats que si :

- le portefeuille est relativement important et les sinistres suffisamment nombreux.
- les règlements sont rapides pour permettre de connaître

.../...

avec précision le coût moyen d'un exercice récent. La méthode de la cadence des règlements et celle du coût moyen permettent de vérifier les résultats de la méthode dossier par dossier.

4°) La Méthode dite du Pourcentage des Primes acquises

Elle provient du principe que le rapport $\frac{S}{P} = 65\%$.
Ce implique que les frais généraux = 15 %, les frais de gestion 20 %, P étant connu, on peut déterminer S.

$$S = \text{Sinistres payés} + \text{Provisions pour Sinistres}$$

$$\Rightarrow \text{Provisions pour sinistres à payer} = S - \text{Sinistres payés.}$$

Dès lors que $\frac{S}{P} > 65\%$, le tarif est insuffisant.

Examinons alors les taux de sinistres à primes dans la branche automobile pour les périodes 1975 à 1978.

Année	Montant des sinistres payés (1)	Montant des provisions pr. sinist. (2)	Total charge de sinistre (3) S=(1+2)	Primes acquises à l'exercice (4)	$\frac{S}{P}$ (5)
1975	30810528	170357486	201168014	294872101	68,22%
1976	95987403	134108805	230096208	490701475	46,89%
1977	116123739	302041379	418165118	570266927	73,32%
1978	214344476	386980874	601325350	610614742	98,47%

Il ressort de ce tableau, qu'à l'exception de l'année 1976, la branche automobile n'a connu que des déficits techniques au cours de tous les exercices observés. On constate également que ces déficits croissent d'année en année.

Aussi des mesures urgentes s'avèrent indispensables.

.../...

CHAPITRE II - QUELQUES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR
L'ASSAINISSEMENT DU PORTEFEUILLE AUTOMOBILE

Le déficit chronique enregistré dans la branche automobile pourrait, comme nous l'avions souligné, être compensé par le profit engendré par les autres branches moins sujettes à sinistres.

Mais l'accroissement de plus en plus sensible de la charge des sinistres ne risque-t-il pas à long terme de menacer l'équilibre de la Société ? Des solutions techniques doivent donc être trouvées.

Section I : Les solutions techniques

Il s'agit là de mesures tenant même à la technique des assurances, mesures qui doivent être prises par les assureurs.

Ces mesures sont, à notre humble avis :

- 1 - la mise en oeuvre d'une politique conséquente de prospection du marché ;
- 2 - l'application effective des principes universels régissant la tarification.

*est-ce-à-dire
au sein ?*

I - LA POLITIQUE DE PROSPECTION DU MARCHE D'ASSURANCES.

Les activités de la SONAR sont caractérisées par une absence totale de politique de prospection du marché. Même en situation de monopole, comme nous l'observons en République Populaire du Bénin, le rôle de l'Agent d'Assurance ne doit pas se limiter aux encaissements de primes.

L'Agent d'Assurance doit aller vers l'assuré. Il doit, lors de la souscription de la RC obligatoire par l'assuré, l'informer amplement sur les autres garanties.

Une telle politique entraînera inéluctablement l'accroissement des encaissements d'une année à l'autre.

Mais cet accroissement pourrait être annihilé en l'absence d'une gestion conséquente.

Une telle gestion suppose l'application de principes universels de tarification.

II - Les principes universels de tarification

Le calcul de la fréquence des accidents, de leur coût moyen, des provisions techniques doit autant que possible être effectué sur la base des méthodes antérieurement développées. Ce qui renforcera à coup sûr l'inadéquation du tarif au coût actuel de la vie. A la lumière de ces éléments, l'Etat pourra prendre les mesures qui s'imposent.

Section II - Les Mesures Etatiques

*A voir avec
le rédacteur
de la hausse de la RC
ou de la mise à jour de la RC*

Compte tenu du taux de rapport $\frac{S}{P}$ dégagé annuellement dans la branche automobile une hausse de tarif de l'ordre de 50 à 60 % doit être prévue. Mais pour atténuer l'incidence de cette hausse sur le budget des assurés, elle se fera par palliers successifs de 15 %.

Cette hausse pourrait être supprimée dès lors que la charge des sinistres se serait amoindrie.

L'Etat devra par ailleurs :

.....

- renforcer les mesures de contrôle de l'obligation d'assurance pour les véhicules terrestres à moteur qui y sont assujettis.

- remettre en vigueur le port obligatoire de casque pour les utilisateurs de certains cyclomoteurs, en l'occurrence ceux dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³, ce à cause de la vitesse excessive qui les caractérisent.

- Les véhicules appartenant aux collectivités locales devront être soumis à l'assurance RC obligatoire. Les victimes des accidents causés par leur parc-automobile pourraient être ainsi indemnisés.

- Toujours dans un souci d'équité, nous préconisons l'institution dans notre pays du Fonds de Garantie Automobile.

Ce fonds aura pour but d'indemniser les victimes d'accidents corporels causés par des responsables inconnus ou qui n'ont pas respecté l'obligation d'assurance.

Outre les peines civiles et pénales prévues par la Loi n° 65/1 du 4 Mars 1965 auxquelles le contrevenant se serait ainsi exposé, il sera poursuivi pour le remboursement intégral des indemnités payées à la victime.

Le fonds de garantie sera alimenté par l'ensemble des utilisateurs des véhicules terrestres à moteur assujettis ou non à l'assurance obligatoire.

L'on pourrait par exemple envisager l'inclusion d'une telle taxe dans le prix du carburant.

Cette taxe devra tenir compte du niveau actuel des salaires et du coût de la vie.

On pourrait également affecter à l'alimentation de ce fonds un pourcentage du produit des amendes en matière d'accidents automobile.

Toutes ces mesures contribueront tant soit peu, nous en sommes convaincus, à assainir le portefeuille automobile et à renforcer le caractère social de l'Assurance.

* *
* *
* *

 O N C L U S I O N

* *
* *
* *

- CONCLUSION GENERALE -

Le chiffre d'affaire de l'assurance automobile ne suit pas, tel que nous l'avons démontré au cours de notre exposé, l'évolution de la charge des sinistres.

Les tarifs actuellement en vigueur dans cette branche, s'avèrent donc insuffisants.

Mais cette situation ne saurait être appréciée qu'en fonction du coût de la vie matérialisé par la hausse vertigineuse des prix des pièces détachées, par les indemnités allouées aux victimes pour la réparation des préjudices corporels.

Elle ne saurait également, sur le plan technique, s'analyser sans le recours aux principes fondamentaux qui régissent la science des Assurances.

En conséquence, nous avons tenté de présenter nos solutions. Il ne s'agit nullement de solutions-recettes mais de simples suggestions qui tout en s'efforçant de permettre à l'assureur d'assumer son rôle économique vise l'instauration d'une plus grande justice sociale.

bonne étude dans l'ensemble surtout du point de vue de la qualité de la forme.

Mais un assez grand nombre de développements hors sujet.

Par ailleurs, vos ne répondez pas à certains questions essentielles en matière de tarification, dans la branche automobile, surtout dans un contexte comme celui du Bénin.

Ex: 1) Lorsque les tarifs actuellement en vigueur restent-ils ceux de 1958? (4 pages)

(simple défaillance ou négligence des services publics, politiques délabrées en matière de coût de l'assurance et dans ce cas cette politique est-elle en harmonie avec le pol. générale des prix au Bénin)

2) les ajustements de tarifs répétés sont-ils possibles au Bénin et pourquoi? en regard un contexte économique et social du pays?

3) la stabilité des tarifs auto-elle-même est-elle actuellement atteinte?

A N N E X E S

POLICE D'ASSURANCE " AUTOMOBILE "
VOITURES AUTOMOBILES, MOTOCYCLETTES, CYCLES A MOTEUR

Le présent contrat est régi par la Loi du 13 Juillet 1930, les décrets des 14 Juin et 30 Décembre 1932, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières ci-après.

CONDITIONS GENERALES

- DESCRIPTION DES RISQUES GARANTIS

RISQUE A. -- RESPONSABILITE CIVILE

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

La garantie s'étend :

- a) aux accidents causés par les objets tombant des véhicules en circulation,
- b) aux accidents causés par le véhicule remorquant occasionnellement un véhicule en panne ou remorqué lui-même par un autre, les dégâts subis par ces véhicules n'étant pas couverts,
- c) aux dommages matériels résultant de jet de flamme, d'incendie ou d'explosion consécutifs à un accident et à tous accidents corporels résultant de jet de flamme, d'explosion ou d'incendie des véhicules (les dommages matériels non consécutifs à un accident faisant l'objet du risque B lorsque ce risque est assuré),
- d) aux accidents causés aux tiers transportés, dans les limites prévues aux articles 9 et 10 ci-après.

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

RISQUE B.- RECOURS DES TIERS INCENDIE

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

RISQUE C.- DOMMAGES EPROUVES PAR LES VEHICULES

Article 6.- La Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du Constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages résultent soit d'une collision avec un autre véhicule, soit d'un choc contre un corps fixe ou mobile, soit d'un versement sans collision préalable.

RISQUE D.- INCENDIE ET EXPLOSIONS

Article 7.- La Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du Constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages résultent des événements suivants : incendie, combustion spontanée, chute de la foudre, explosion du moteur et toutes explosions en général, à l'exclusion de celles causées par la dynamite ou autres explosifs analogues.

RISQUE E.- VOL

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

- LIMITATION DE LA GARANTIE, RISQUES EXCLUS

RISQUE A.- RESPONSABILITE CIVILE

Limitation de la garantie à l'égard des personnes transportées.

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

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

- a) aux personnes transportées à titre onéreux,
- b) aux personnes transportées dans une remorque,
- c) aux personnes ayant pris place en dehors de la carrosserie du véhicule.

RISQUE C.- DOMMAGES EPROUVES PAR LES VEHICULES

Article 12.- Ne sont pas compris dans la garantie :

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

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

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

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

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

RISQUE D.- INCENDIE

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

RISQUE E.- V O L

Article 16.- En ce qui concerne les pneumatiques ainsi que les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du Constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, la garantie ne joue que s'ils sont volés en même remise avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs, tentatives de meurtre ou violences corporelles.

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

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

- Maurice FAUQUE : Les Assurances
Presses Universitaires de France
- Yvonne Lambert-Faivre : Droit des Assurances
DALLOZ - Troisième édition
- Collection de l'Ecole
Nationale d'Assurances : L'Assurance Tome 1
A.A. éditeurs 1979
- Collection de l'Ecole
Nationale d'Assurances : L'Assurance Tome 2
A.A. éditeurs 1979
- Bernard CHASLES : Les Garanties du Contrat d'Assurance
Daniel TRIBONDEAU Automobile - l'Argus
- RENE Monin : L'Assurance et l'Automobile Dulac & Cie
Imprimeurs - éditeurs
- Jean RIPOLL
Roger DOIN : Le Manuel de l'Inspecteur et de l'Agent
Guy COURTIEU : L'Assurance - Edition 1977 (ADAP)
- Jean BEDCUR : Précis des Accidents d'automobile.

D O C U M E N T S

- Rapport du Comité National Préparatoire : Colloque International sur les conséquences du risque automobile à Lomé (TOGO) du 15 au 20 Octobre 1979.
- Etude du marché d'assurances au Bénin avant et après 1974 par Philippe ATAKLA.
- Texte de Loi n° 65-1 du 4 Mars 1965.

TABLE DES MATIERES

	<u>P a g e s</u>
<u>Avant-propos</u>	1
<u>Introduction</u>	3
<u>Première Partie</u> : Principes Généraux de Tarification.....	5
<u>CHAPITRE I</u> - Les garanties en assurance automobile....	5
<u>Section I</u> - Les garanties obligatoires.....	6
I - La Responsabilité Civile.....	6
Paragraphe 1 : L'obligation d'assurance.....	7
Paragraphe 2 : Les risques garantis.....	9
II - Le Recours Tiers Incendie.....	9
III - La Défense et Recours.....	10
<u>Section II</u> - Les garanties facultatives	11
I - L'Incendie	11
II - Le Vol	12
III - Le Bris de Glace.....	13
IV - La Tierce ou Dommages éprouvés par le véhicule.....	13
V - La sécurité automobile ou l'individuelle personnes transportées.....	15
<u>CHAPITRE II</u> - La tarification de l'assurance automobile	16
<u>Section I</u> - Les caractéristiques du tarif automobile.....	17
I - Les critères relatifs au véhicule.....	17
<u>Paragraphe 1</u> : La puissance fiscale	17
<u>Paragraphe 2</u> : L'usage.....	18

.../...

II - Les critères tenant au propriétaire du véhicule	18
<u>Paragraphe 1</u> : Le "Bonus".....	19
<u>Paragraphe 2</u> : Le "Malus".....	20
<u>Section II</u> - Illustrations du tarif en vigueur en République Populaire du Bénin	22
I - Le tarif n° 1	23
<u>Paragraphe 1</u> : L'Assurance aux tiers	24
<u>Paragraphe 2</u> : L'Assurance du dommage éprouvé par le véhicule assuré.....	24
II - Le tarif n° 4.....	28
Conclusion à la Première Partie..	29
 <u>2ème PARTIE</u> : TEST DES TARIFS ACTUELLEMENT EN VIGUEUR EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN	30
<u>CHAPITRE I</u> - ANALYSE DU RAPPORT SINISTRES A PRIMES.....	30
<u>Section I</u> - La Prime.	30
I - Détermination de la prime pure ou prime de risque....	30
<u>Paragraphe 1</u> : La fréquence des accidents.....	31
<u>Paragraphe 2</u> : Le coût moyen des accidents.....	32
II - Les chargements	34
<u>Paragraphe 1</u> : Les chargements d'acquisition.....	34
<u>Paragraphe 2</u> : Les chargements de gestion.....	35
<u>Section II</u> - Les Sinistres.....	37
I - Les sinistres "réglés".....	38
II - La Provision pour sinistres restant à payer.....	39
<u>Paragraphe 1</u> : Les composantes de la provision sinistres restant à payer.....	39

1°) Les sinistres réglés mais non encore payés.....	40
2°) L'évaluation de sinistres à régler.....	40
3°) L'évaluation des sinistres éventuels.....	40
<u>Paragraphe 2</u> : Méthodes de calcul des provisions pour sinistres à payer.....	41
1°) La méthode Dossier par Dossier.....	41
2°) La méthode de la cadence des règlements.....	41
3°) La méthode du coût moyen.....	41
4°) La méthode dite du pourcentage des primes acquises	43
 <u>CHAPITRE II</u> - QUELQUES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS POUR L'ASSAINISSEMENT DU PORTEFEUILLE AUTOMOBILE.....	44
<u>Section I</u> : Les solutions techniques	44
I - La politique de prospection du marché d'assurances.....	44
II - Les principes universels de tarification.....	45
<u>Section II</u> - Les mesures étatiques.....	45
Conclusion Générale.....	48
A N N E X E S..	49
B I B L I O G R A P H I E..	53