

L'Assurance Automobile, trop chère ou pas ?

Rédigé juillet 2022

L'assurance responsabilité civile automobile est un risque obligatoire, qui constitue une des principales branches d'assurance (20% du chiffre d'affaires) et la détermination de ses tarifs est très importante pour le marché de l'assurance.

LE MÊME TARIF DEPUIS 28 ANS

Le premier tarif minimal ministériel date, au Cameroun, de 1994. Malgré quelques études, financées par le MINFI, il n'a jamais été révisé. Cependant le contexte global et la pratique ont sensiblement évolué depuis 28 ans. En premier lieu, la réglementation des assurances : suspension de la faculté de transaction des sinistres, modalités d'indemnisation des victimes d'accident impliquant plusieurs véhicules, modification de dispositions relatives à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation,...

Également, le contexte économique a sensiblement évolué (inflation des pièces de rechange, des coûts des soins médicaux, proportion de victimes salariées,...), en particulier le SMIC qui a été revalorisé (juillet 2014) et qui sert de base de calcul à de nombreuses indemnités.

Le secteur de l'automobile a également connu de grandes évolutions, tant dans la constitution du parc automobile, le développement des infrastructures routières, le contrôle technique des véhicules, que les moyens de contrôle de la sécurité routière.

Le secteur camerounais de l'assurance automobile a commencé sa modernisation par la création du Pool TPV, l'instauration de la convention IDA, la future création du Fonds de Garantie Automobile,...

LES ATTENTES DES ASSUREURS

En tenant compte de l'inflation sur toute cette période (jamais inférieure à 2%), de la revalorisation du SMIG, des dispositions du code CIMA revoyant à la hausse les indemnisations, de la sinistralité qui a augmenté ces dernières années,... les assureurs souhaiteraient une hausse significative du tarif de l'assurance automobile.

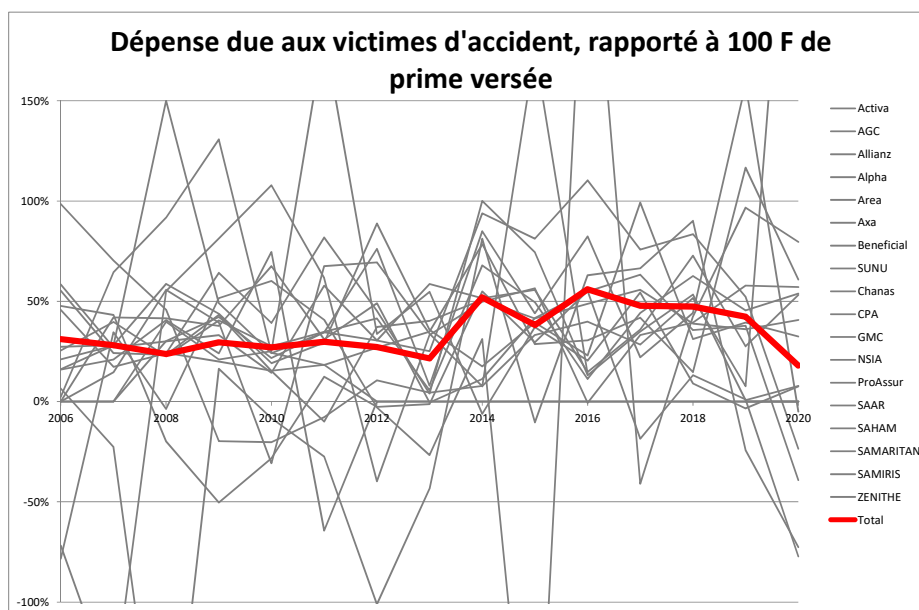
Cet « *aspect subjectif de la raison socio-économique* » (expression d'un assureur sur le sujet) est largement compréhensible au premier abord. Mais la réalité peut être plus complexe. Quelle est l'évolution des coûts des pièces de rechanges (qui souvent ne sont pas d'origine) ? Quelle est la part du coût de l'automobile dans l'évolution de l'inflation ? Dans quelle mesure l'évolution de la médecine, qui améliore le rétablissement des blessés, a-t-elle contribué à diminuer le taux d'incapacité permanente (IP) ? Comment l'évolution de la structure des véhicules, conçus pour générer de moins en moins de dommages corporels, a permis de réduire la charge sinistre ?

Pour estimer l'évolution attendue du tarif, il faudrait d'abord pouvoir évaluer le tarif de 1994. Celui-ci n'était-il pas très (trop ?) prudent ? Autant d'éléments à prendre en compte, chacun

difficilement mesurable, dont la portée sur la fréquence des sinistres et les coûts induits n'est pas évidente.

QUE REPRÉSENTE RÉELLEMENT CE TARIF ?

Sur la base des éléments comptables de toutes les compagnies (y compris celle ayant été liquidées), sur la période 2006 à 2020 inclus, il ressort que le risque a été très rentable, et reste suffisamment rentable pour les assureurs.



Jusqu'en 2013, lorsque l'assureur recevait 100 F de prime, il ne dépensait en moyenne que 30 F pour indemniser les victimes d'accident. De 2014 à 2019, la dépense de l'assureur a augmenté pour flirter avec les 50 F.

Même en ajoutant tous les postes de frais (commissions des apporteurs d'affaires, frais de gestion,...), la rentabilité reste en moyenne excellente : 15% du chiffre d'affaires. Ces bénéfices, rapportés aux investissements demandés aux actionnaires de ces compagnies d'assurance, représente une rentabilité annuelle de plus de 60% sur les 15 dernières années.

Ce qui diminue la rentabilité de la branche ce n'est pas le coût des sinistres, c'est la guerre commerciale qui conduit les assureurs à verser aux apporteurs plus de commissions que le maximum autorisé (17% au lieu de 12%). Et l'organisation de la gestion qui pourrait être optimisée pour ne pas leur coûter jusqu'à 45% des primes !

ET LES ASSUREURS INDEMNISENT QUOI ?

Outre les réparations matérielles, l'assureur indemnise les victimes corporelles (blessés) ou leurs ayant-droits (décédés). À la différence des biens matériels, où il est prévu que l'assureur rembourse l'intégralité des dommages, la prise en charge des dommages aux personnes est fortement limitée par le Code CIMA.

Ainsi, pour les victimes d'accident de la circulation, le code des assurances ne tient déjà pas compte de toutes les conséquences. Par exemple la perte de chance (de faire des études pour

un enfant), les frais matériels d'adaptation du logement, le préjudice d'agrément (sport, musique,...), le préjudice sexuel, ...

Mais en plus, l'indemnisation proposée est très faible par rapport aux conséquences financières importantes pour la victime ou sa famille. Ainsi :

- Lors du décès d'un cadre de 40 ans, gagnant 1 million par mois. Ses revenus futurs peuvent être estimés à 240 MF. L'indemnisation en cas de décès sera limitée à 68 MF. Soit une perte sèche pour sa famille d'au moins 70%.
- Un étudiant blessé grièvement : les dommages pourraient être évalués par un expert à 113 millions F. L'assureur pourrait légalement ne verser que 6 millions F.

Une réflexion sincère serait à mener en considérant deux aspects. D'une part, même si l'assurance peut sembler chère, ce sont les camerounais les plus privilégiés (qui disposent de la capacité à acheter un véhicule) qui la paie. D'autre part, les victimes sont très souvent les personnes les plus pauvres : piétons, passagers de transport en communs,... souvent même des enfants. Pourtant, ils sont pénalisés deux fois : en étant victime de l'accident et en étant très mal indemnisé par les assureurs.

QUE FAIRE ?

Cette approche globale montre que le tarif de l'assurance automobile n'est pas trop faible. Et qu'une discussion franche entre les consommateurs, la société civile (pour représenter les victimes d'accident qui ne sont généralement pas les automobilistes), les assureurs et le MINFI pourrait permettre d'explorer plusieurs pistes :

- réduire les tarifs, ou au moins la marge bénéficiaire,
- améliorer l'indemnisation des victimes,
- faire supporter le coût du risque par les mauvais conducteurs qui sont responsables de la grande majorité des sinistres
- corriger les déséquilibres constatés entre catégories de véhicules, zones de résidence, puissance administrative, nombre de places,...