

MICROFICHE ÉTABLIE À PARTIR DE
L'UNITÉ DOCUMENTAIRE
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة
رقم :

93

696

ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE
ET IMPRIMERIE

B.P. 326 RABAT



مصلحة الطباعة والتصوير
ص.ب 826 الرباط

F

1

03-0696

COUT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE
AU MAROC

Par Melle NASRI Zoulikha

(Ministère des Finances)

Le coût de production de tout bien ou service est l'expression en valeur-généralement en terme monétaire- de l'utilisation des facteurs de production qui ont été utilisés au cours d'une période donnée, dans une entreprise donnée, pour obtenir un produit déterminé.

Ce coût se mesure en fonction de trois références, un lieu, une période, une certaine production définie par sa nature, sa qualité et sa quantité.

Une entreprise bien organisée établit le prix de revient de la marchandise ou du service qu'elle souhaite vendre. Elle dispose pour cela de données objectives qui lui sont fournies par le coût des différents éléments contribuant à la création du produit fini : matière première, transport, douanes, impôts, salaires, magasinage, amortissement, rémunération des capitaux engagés ou empruntés etc. A ces différentes composantes, s'ajoute une certaine marge pour le bénéfice qu'elle entend réaliser. Ses calculs sont fondés sur des bases connues généralement de façon précise au moment de la vente. Il en est ainsi pour une marchandise concrète.

La situation est toute autre pour une entreprise d'assurance, la nature de la marchandise du produit à vendre, est essentiellement abstraite et fluctuante : prise en charge par la société de risques toujours probables mais dont il convient au préalable d'évaluer la probabilité de réalisation et d'apprécier le coût.

L'opération pour l'assureur consiste par conséquent à évaluer le prix du risque qu'il prend en charge. Ce prix repose sur des estimations "relatives" délimitées par trois facteurs observés pendant toute la durée de l'assurance : la fréquence de sinistralité, le coût moyen des sinistres et les capitaux assurés.

Techniquement le prix de l'assurance se définit comme étant le produit du taux de prime et des capitaux assurés.

Le taux de prime étant le produit de la fréquence et du coût moyen des sinistres.

(Taux de prime = fréquence x coût moyen des sinistres).

La fréquence étant le rapport des sinistres survenus et du nombre des risques assurés.

Quant au coût moyen, il représente la gravité d'endommagement des capitaux assurés ayant enregistré un sinistre (si le taux de gravité est de 50% par exemple le coût moyen serait de 500 dh pour 1.000 dh assurés) (1).

Les capitaux assurés représentent la valeur globale des risques assurés.

(1) Coût moyen signifie pour le cas d'espèce : la moyenne de destruction des capitaux assurés. En raison de la longueur de la phrase on lui a préféré les vocables "coût moyen".

La formule exposée ci-dessus se présenterait ainsi qu'il suit :

Prix de l'assurance :

Nombre des sinistres survenus x le coût moyen x capitaux assurés

Nombre des risques assurés

L'illustration chiffrée de cette formule donnerait ce qui suit :

Pour un portefeuille de 10.000 risques l'assureur à enregistré 15 sinistres.

Le coût moyen est de 500 DH par 1.000 DH assuré

Le taux de prime : $\frac{15}{10.000} \times 500 = 0,75$ DH pour 1.000 DH assurés ou 0,00075 pour 1 DH assuré.

Rapporté aux capitaux assurés ce taux nous donnerait la prime de base.

L'opération en elle même paraît donc simple si l'on considère que statistiquement on maîtrise les 3 facteurs qui concourent à l'évaluation de la prime : fréquence, coût moyen et capitaux assurés. C'est souvent le cas en matière d'assurance de biens lorsqu'il s'agit d'assurer un capital dont l'évaluation est déterminée préalablement à la souscription ou réalisée après sinistre (destruction d'un navire à la suite d'une avarie, d'une habitation à la suite d'un incendie....).

En revanche pour les assurances de responsabilité surtout à objet indéterminé comme c'est le cas en assurance automobile l'opération est plus délicate.

En effet s'il est relativement facile pour l'assureur d'évaluer la fréquence et le coût moyen, ce dernier rencontre des difficultés, parfois insurmontables, dans l'estimation des capitaux assurés. Pour le cas d'espèce les capitaux assurés, représentent l'étendue de la responsabilité encourue par les propriétaires des véhicules en circulation au Maroc. Cette estimation obéit à des critères purement subjectifs surtout en ce qui concerne les dommages corporels car relevant du seul pouvoir des juges.

C'est pour cette raison que la formule exposée ci-dessus a été écartée.

C'est par conséquent les facteurs, fréquence et coût moyen qui restent déterminants dans l'évaluation de la prime d'assurances automobile. Ces facteurs sont, en principe, appréciés au niveau de chaque assureur en fonction du portefeuille qu'il détient. Néanmoins une telle démarche aurait pour conséquence, l'élaboration d'un tarif par société d'assurance faisant que 2 assurés ayant des véhicules de même marque et de même puissance fiscale seraient appelés à payer deux primes différentes.

Cette solution est difficile à admettre pour une assurance assez répandue (elle revêt d'ailleurs un caractère obligatoire) et dont les implications sociales et économiques ne sont plus à démontrer.

Aussi les pouvoirs publics ont décidé d'uniformiser le tarif et de le réglementer de la même manière que les produits et services à consommation ou usage répandu.

Ainsi le tarif de l'assurance automobile relève de la réglementation générale des prix. Il est élaboré par le Ministre des finances sur délégation du Premier Ministre.

Ce tarif tel qu'élaboré actuellement privilègue trois facteurs essentiels pour la détermination du prix de base :

- l'usage du véhicule (tourisme, transport de marchandises ou de personnes, agricole etc....)
- sa puissance exprimée en nombre de chevaux fiscaux.
- enfin le prix du véhicule.

En outre un système de bonification et de majoration, pour certains conducteurs ou pour certains véhicules représentant statistiquement une aggravation du risque (conducteurs jeunes, permis de conduire récent, véhicules anciens) a été introduit dans le but de personnaliser et de moraliser le risque.

En effet, dans certains cas les majorations de ce type, qui peuvent aller jusqu'à deux fois et demi la prime, ont un effet dissuasif certain.

Parallèlement certains éléments intervenant dans le coût de production sont fixés également par voie réglementaire. C'est ainsi que la taxe d'assurance est fixée à 12% de la prime commerciale, la contribution au fonds de garantie automobile est de 1,5%. Les frais d'acquisition et de gestion sont globalement limités à 18% des primes émises incluant les commissions à servir aux intermédiaires fixées entre 6 et 10% suivant les catégories, la différence couvrant les frais généraux propres à l'entreprise à 5%, des provisions techniques à titre de chargements.

Il a été souligné précédemment qu'il était très difficile d'évaluer les capitaux assurés en raison de la diversité observée dans l'estimation des indemnités allouées par les tribunaux d'une part et de l'impossibilité de connaître l'étendue des dommages surtout corporels ; pour les dommages matériels on peut imaginer, au pire, une destruction totale des véhicules impliqués dans un accident.

Il a été précisé également que la fréquence et le coût moyen peuvent être établis avec moins de difficultés. Pour la fréquence nous disposons de statistiques de plus en plus fiables, de la part des services concernés.

En ce qui concerne le coût moyen son évaluation est techniquement aisée, néanmoins le montant arrêté est sujet à des réajustements fréquents en raison de la lenteur constatée au niveau de la liquidation des sinistres et à laquelle concourent plusieurs facteurs : lenteur de la procédure, encombrement des juridictions.....

Ces réajustements opérés avec quelques années de retard ne peuvent intéresser que le futur car l'assureur verse les indemnités dues sur la base des primes encaissées des années plus tôt.

Aussi en dépit des réajustements introduits par les pouvoirs publics pour tenir compte et de la fréquence des sinistres et du coût moyen ils n'ont pas suffi à éponger le déficit enregistrée par la plupart des entreprises d'assurances pour la tranche automobile.

En effet la cadence de règlement des sinistres permet d'affirmer que la liquidation d'un exercice n'est atteinte qu'après 14 ans, soit une liquidation de 7% l'an. Pendant cette période l'assureur automobile doit faire preuve d'une grande prudence car non seulement l'avenir de la société est en cause, mais également les intérêts des assurés; c'est ainsi qu'il doit disposer, en permanence et à tout époque d'une provision technique suffisante pour faire face à ses engagements futurs envers les assurés et victimes de la circulation.

La charge des sinistres survenus au titre d'un exercice donné ne peut être qu'estimée, sa valeur augmente annuellement compte tenu des nouvelles données d'évaluation. L'allure de l'aggravation des charges, telle qu'elle découle des observations tirées du passé dégage un accroissement annuel de 8%, soit une aggravation de 240% après 14 ans.

Il en résulte que la détermination du coût de production de l'assurance automobile est délicate et ne peut, en conséquence, qu'être approchée. Les éléments intervenant dans le coût sont essentiellement regroupés sous les rubriques ci-après :

- . Sinistres survenus
- . Commissions
- . Coût de la réassurance
- . Autres charges.

Comme il est précisé en introduction, le coût se mesure par référence à une période définie qui, pour la branche automobile est l'exercice comptable d'ouverture (période d'établissement du prix). C'est dans ce cadre que la rémunération des provisions techniques a été retenue pour tenir compte du retard dans les règlements. Elle est déduite du coût global (unités comparables).

L'approche qui a été suivie pour l'évaluation de la charge des sinistres consiste à multiplier le montant des sinistres survenus, comptabilisés au 31 décembre 1984 par le coefficient d'aggravation afférent à la période restant à courir avant la liquidation de

La détermination du coût permet de confirmer le faible niveau des primes de cette catégorie d'assurance, souvent maintenu artificiellement bas, généralement par souci des pouvoirs publics de maintenir les équilibres économiques globaux.

Ceci est à l'origine de la situation désastreuse de l'assurance automobile. C'est justement dans ce cadre que les pouvoirs publics conscients de leur responsabilité en matière de fixation des tarifs, ont jugé nécessaire d'apporter un correctif à l'équilibre de la gestion passée; par la création d'un fonds de solidarité des assurances.

Ce fonds qui est géré par l'administration interviendra chaque fois qu'il sera prouvé que la cause du déficit de l'entreprise demanderesse aura été l'inadéquation des tarifs de l'assurance obligatoire.

La principale justification d'une telle initiative est de faire prendre conscience à tous (assurés-assureurs) qu'il existe une solidarité de fait entre eux et qu'il y va de la sécurité des premiers et de la survie des seconds de favoriser cette solidarité et de la rendre agissante.

Néanmoins ces mesures ont pour seul but de remédier au passé et à ses conséquences négatives. L'étape suivante consiste par conséquent à enrayer les causes qui ont été à l'origine de cette situation. C'est dans ce cadre que les pouvoirs publics ont mis en place tout un programme pour que l'évaluation du coût de l'assurance soit, si non maîtrisée, du moins appréciée sur des bases saines et rationnelles.

En effet, l'inexistence de critères rationnels d'évaluation des dommages s'est traduite par un déficit très lourd des entreprises d'assurances qui, à défaut de mesures appropriées, aurait pu se traduire par une insolvabilité totale du secteur impossible à redresser.

Les mesures prises ont été matérialisées par la promulgation du dahir du 02 Octobre 1984 relatif à l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation.

La fixation des règles d'évaluation des dommages causés aux victimes des accidents de la circulation, outre qu'elle facilitera la tâche des juges, permettra aux dites victimes d'être indemnisées en fonction de base objectives et rationnelles. Elle se traduira également par une évaluation correcte de la prime d'assurance dont la détermination obéira à des critères cohérents et homogènes. L'élimination de l'incertitude se traduirait également par l'impossibilité des entreprises d'assurances d'invoquer la disproportion constatée entre la prime et le coût du sinistre comme explication valable à une mauvaise gestion de leur portefeuille. Parallèlement l'administration de tutelle sera en mesure de renforcer son contrôle sur le secteur des assurances.

Par ailleurs une opération de sondage de grande envergure a été entreprise auprès des sociétés d'assurances pour évaluer les effets des composantes du tarif ainsi que les sinistres sur le coût de l'assurance au Maroc.

L'exploitation des données recueillies (qui est à sa phase finale) permettra à l'Administration d'apprécier la solvabilité du tarif ou en revanche son insuffisance.

71239

BORDEREAU DE SAISIE

C.N.D

MAROC



ISN	
NONAT A 110	
NAC A 090	93-0626
CODBI A 121	
COTRA A 122	

TYPREL A 141	T	G	S	R
NOAP A 142				
NACAP A 143				

CODUD	
INDEX A 010	OUHEDAA
NAME A 020	

STATUT A 150	C	D	PAYS PROD. A 150	MA	TYPE BIBL. A 171	B
-----------------	---	---	------------------------	----	------------------------	---

NIVUD A 131	M	C	NIVSO A 132	M	C	S
----------------	---	---	----------------	---	---	---

INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	REUNION	DICTIONNAIRE	DONNEES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	CARTES INCLUSES	RESUME	NON CONVEN- TIONNEL	REVUE
A 172	K	L	N	U	W	Z	Y	E	V	R

UNITE DOCUMENTAIRE (A/M/C)	A 210 AUTEUR ET AFFIL	NASRI, Zoulikha / Matière de finances / III
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Cont de l'assurance automobile au Maroc
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS Utiliser le bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S)	A 310 AUTEUR	
	A 320 COLLEC- TIVITE AUTEUR	Association Marocaine pour l'enseignement de la Route / Robot / MA
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Colloque national sur la sécurité routièr
	A 340	TITRE GENERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE	
	A 420 VOLNUM	

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	92-11-57
DATSA D 110	
DATMI D 120	

FIN

النهاية

13

مشاهد

VUES