



République Tunisienne
Ministère de l'Economie et des Finances
Comité Général des Assurances



Réforme de l'assurance de la responsabilité civile automobile en Tunisie : état des lieux et recommandations



Strengthening Financial Sectors

Version : août 2015

TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations	4
Introduction	5
Synthèse	7
1 ^{ère} Partie : Diagnostic de l'assurance Responsabilité Civile Automobile Obligatoire, rappel de l'état des lieux	10
I. La tarification de la RC Auto est inadaptée et pénalise les comportements vertueux	10
A. L'Etat impose une sous-tarification de la RC obligatoire	10
B. La sous-tarification de la RC obligatoire est compensée par les assureurs grâce à la surtarification des garanties annexes	12
C. Le déséquilibre de la RC Auto pèse sur l'ensemble du marché	13
D. La segmentation du tarif en fonction des usages n'est pas à jour.....	13
E. Le déséquilibre de la RC Auto est moins prononcé dans le cas des usages ne faisant pas l'objet d'une tarification obligatoire.....	15
II. Une faible efficacité du système de bonus-malus	17
A. Le périmètre actuel du bonus-malus est limité.....	17
B. Les paramètres du système de bonus-malus sont inadaptés	18
C. Le système est mal appliqué ou contourné par le marché	19
D. Pourtant la mise en œuvre rigoureuse d'un tel système présente de nombreux avantages	20
III. Le cas des deux roues.....	21
A. Une catégorie très faiblement assurée... ..	21
B. ... et particulièrement accidentogène	21
C. Un impact négatif sur la branche automobile du secteur.....	21
IV. Un cadre institutionnel parfois peu observe impactant la situation financière des compagnies	22
A. en assurance automobile le CGA est limite dans le plein exercice de ses prérogatives	22
B. Une situation financière des compagnies alarmante, nécessitant de la part du CGA une reprise en main de son rôle.....	22
V. Le coût des sinistres	25
A. Une fréquence des accidents trop élevée et une prévention déficiente	25
B. Le coût des sinistres corporels	27
C. Le coût des sinistres matériels	28
D. La fraude.....	29
VI. Une Gestion des Données du secteur largement déficiente et handicapant lourdement toute tentative de réforme.....	31
A. Des insuffisances en matière d'identification et de contrôle administratif des véhicules et des propriétaires permettant les infractions à l'obligation de souscrire une assurance RC Auto	31
B. Une carence de base de données relatives à la RC Auto à l'origine de toute une série de freins au développement du secteur	31
VII. Une mauvaise gestion des indemnisations qui nuit à l'image du secteur et aux assurés	33
VIII. La réassurance	35
2 ^o Partie : Recommandations	36
I. Revue de la Tarification.....	36
A. Rétablir un tarif d'équilibre en RC automobile	36

B.	La hausse du tarif obligatoire en RC doit s'accompagner de la baisse des tarifs des garanties annexes.....	37
C.	Evaluer et redéfinir la segmentation du risque	37
D.	Equilibrer l'assurance R.C des usages ne faisant pas l'objet d'une tarification obligatoire	38
II.	Rendre plus efficace le système de bonus-malus	38
A.	Revoir le système de bonus-malus	38
B.	Mettre en place un système d'information centralisé	39
III.	Le cas des deux roues	42
A.	Rendre obligatoire l'immatriculation des deux roues.....	42
B.	Imposer l'utilisation d'une vignette auto destructrice	42
C.	Sensibiliser l'opinion publique sur l'insécurité routière liée à cet usage ...	43
D.	Inclure les deux roues dans le système de bonus-malus.....	43
II.	Renforcement du cadre institutionnel : réglementation, supervision et organisation de la profession.....	44
A.	Faire respecter l'assurance RC obligatoire	44
B.	Renforcer l'autorité de contrôle par l'application du principe de tolérance zéro	44
C.	Le renforcement du rôle de la profession dans le secteur.....	47
III.	Amélioration de la sécurité routière	48
A.	Mettre en place des actions ciblées dans le cadre d'une politique de prévention	48
B.	Placer la profession de l'assurance au cœur de la prévention routière	49
IV.	Infrastructure d'information et gestion des données du secteur.....	51
A.	Cadrage du dispositif du Centre d'Information pour l'Assurance Responsabilité Civile Automobile (CIA-RCA)	51
B.	Au préalable, un cadre juridique gouvernant le Centre d'information pour l'assurance responsabilité civile automobile (CIA-RCA) devra être instauré.....	51
C.	Gouvernance	51
D.	Sécurisation des données	52
E.	Mise à niveau du SI des compagnies	52
F.	Choix d'un premier modèle simplifié de CIA-RCA.....	52
G.	Développement d'outils informationnels supplémentaires	52
V.	Amélioration de la Gestion des Sinistres	54
A.	Accélérer le remboursement des sinistres.....	54
B.	Renforcer les exigences relatives à l'exercice de la profession d'experts...55	
3 ^e Partie :	le Plan d'Actions	57
Table des illustrations.....		66
Liste des tableaux		66
Liste des graphiques		67

LISTE DES ABREVIATIONS

CGA : Comité Général des Assurances

FTUSA : Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances

RC : Responsabilité Civile

S/P : Sinistres/Primes

MDT : Millions de Dinars Tunisiens

IAIS : *International Association of Insurance Supervisors*

ONSR : Observatoire National de la Sécurité Routière

SMIG : Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti

ALFA : Agence pour la lutte contre la fraude à l'assurance (France)

FMSAR : Fédération Marocaine des Sociétés d'Assurance et de Réassurance (Maroc)

IDA : Indemnisation Directe des Assurés

ESPRIT : Ecole Supérieure Privée d'Ingénierie et de Technologie

DAPS : Direction des Assurances et de la Prévoyance Sociale (Maroc)

CIA-RCA : Centre d'Information pour l'Assurance Responsabilité Civile Automobile

BUAT : Bureau Unifié Automobile Tunisien

INTRODUCTION

Depuis 1992 et l'introduction du nouveau Code des Assurances, la Tunisie a affiché sa volonté de moderniser le secteur des assurances. En ce sens, de nombreuses mesures ont été mises en œuvre : développement de l'assurance décennale en 1994, fin du monopole de la COTUNACE en 1997, privatisation du LLOYD Tunisien en 2001 puis de la STAR, devenue société à participation publique en 2005, institution du Comité Général des Assurances avec son nouveau mode de gestion (CGA en 2008) et modernisation de l'assurance automobile avec notamment la réforme du régime d'indemnisation des préjudices corporels.

Cependant, ces réformes engagées n'ont pas eu tout l'impact attendu : le potentiel de développement des assurances en Tunisie reste faiblement exploité.

Comme le démontre le présent rapport, la cause principale des problèmes de l'assurance tunisienne est à rechercher dans le déficit structurel de la branche automobile, de loin la plus importante en volume. La modernisation du secteur des assurances passe donc en priorité par la réforme de la branche automobile. Dix ans après la réforme de 2005, censée moderniser cette branche, un examen de la situation s'impose afin de déterminer les leviers disponibles pour accroître le rendement du secteur, améliorer l'offre et renforcer la structure et l'organisation des compagnies d'assurance.

En juillet 2013, novembre 2013 et juin 2014¹ des équipes de la Banque Mondiale se sont rendues en Tunisie afin d'évaluer la situation du marché concernant l'assurance obligatoire responsabilité civile automobile en poursuivant plusieurs objectifs:

- analyser et évaluer les pratiques du marché pour ce type de couverture
- établir un ensemble de recommandations et un plan d'actions dans la perspective d'une réforme de la branche, laquelle devrait permettre **d'étudier la possibilité**, à terme, de mettre en place une **libéralisation des primes de l'assurance obligatoire responsabilité civile automobile (RC auto)**.

Dans ce cadre, les équipes de la Banque Mondiale ont rencontré les membres dirigeants du CGA, les membres de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances (FTUSA), de nombreux responsables de compagnies d'assurance locales, les cadres membres du BUAT chargés des accords internationaux (Carte Orange et Carte Verte), ceux chargés de la gestion des fonds de garantie ainsi que des responsables du fonds de prévention routière, les organisations d'agents généraux et de courtiers, les représentants des experts automobiles. Une fois encore nous souhaitons remercier toutes ces personnes pour leur accueil et leur collaboration.

Cette mission, portant sur l'assurance responsabilité civile auto concerne en fait le secteur dans son ensemble. En effet, le développement du secteur des assurances en Tunisie est aujourd'hui freiné par le déficit de la branche automobile. La RC auto, composante principale de la branche automobile, est structurellement déficitaire en raison d'un tarif inférieur au coût réel, d'une augmentation importante du nombre de véhicules et de la fréquence élevée des accidents. Cette situation critique de la RC auto nuit aux compagnies, aux assurés et plus largement à la Tunisie.

¹Juillet 2013 : Fadwa Bennani (spécialiste en développement du secteur Financier, chef de mission), Serap Gonulal (spécialiste principale du secteur des assurances), Nicholas Goulder (expert international des stratégies marchés d'assurance automobile), Noel Guibert (expert actuaire)

Novembre 2013 : Serap Gonulal, Murad Dici (expert banque de données assurance), Noel Guibert, Jean Noël Rousselle (expert international des stratégies marchés d'assurance automobile).

Juin 2014 : Fadwa Bennani, Murad Dici, Noël Guibert, Jean Noël Rousselle

Comme dans un grand nombre de pays, l'assurance responsabilité civile automobile est obligatoire. En Tunisie elle constitue une des principales branches d'assurance et ses tarifs sont déterminés par les autorités.

L'objet du présent rapport est de proposer un certain nombre de recommandations et un plan d'actions afin de remédier à la situation actuelle qui est très largement non satisfaisante. La mise en œuvre de ces actions serait ensuite en mesure de réunir les conditions permettant d'envisager progressivement et après concertation avec les autorités, une libéralisation totale des primes de la RC auto. L'enjeu principal est de permettre d'enclencher la croissance attendue de la branche auto, et plus globalement du secteur.

SYNTHESE

La situation délétère de l'assurance responsabilité civile automobile en Tunisie a des conséquences qui dépassent largement cette seule branche. Elle nuit aux compagnies, aux assurés et à l'ensemble du pays. Par conséquent, les recommandations formulées dans ce rapport et les actions associées, veulent contribuer à réformer en profondeur le secteur tunisien des assurances.

En première partie de ce rapport, le diagnostic de l'assurance responsabilité civile automobile en Tunisie explore les principaux dysfonctionnements identifiés. Ces derniers n'agissent pas en vase clos : il convient de les appréhender comme un système où ils interagissent entre eux, s'entretiennent et produisent ensemble la situation non viable de la branche. Ces interrelations sont identifiées plus en détail dans le rapport.

1. La tarification de l'assurance responsabilité civile automobile est inadaptée et largement inégalitaire :
 - a. L'Etat impose, par la force de la loi, une sous-tarification structurelle de la RC obligatoire qui se traduit, par exemple sur la période 2010-2012, par une sinistralité par exercice de survenance (ratio de Sinistres à Primes (S/P)) largement supérieure à 100%.
 - b. Cette sous-tarification de la RC obligatoire oblige les assureurs à entrer dans un jeu complexe et pervers de compensation, notamment à travers la surtarification des garanties annexes non obligatoires.
 - c. Le déséquilibre de la RC Auto pèse même sur l'ensemble du marché : dans la mesure où la compensation entre « garanties annexes facultatives » et « garantie RC obligatoire » peut ne pas suffire à assurer la rentabilité globale de la branche, le déficit de la branche est alors compensé par les autres branches.
 - d. La segmentation actuelle sur laquelle reposent les tarifs obligatoires n'est pas à jour. Elle est ancienne et aucun test n'a été effectué sur sa pertinence et sur l'adéquation des différences tarifaires entre les usages et les puissances. Toutefois, à l'exception de l'usage « utilitaires agricoles » dont la différence tarifaire avec les autres « utilitaires » apparaît peu fondée, aucune anomalie grave n'a été identifiée durant l'étude.
 - e. Les tarifs des usages non obligatoires, c'est-à-dire issus d'une convention, sont moins déséquilibrés que le tarif obligatoire.
2. Le système de bonus-malus n'a pas d'effet déterminant sur la sinistralité du marché en raison d'une conception (à un degré moindre) et d'une application défaillantes
 - a. Le bonus-malus ne porte que sur la partie « responsabilité civile » de la prime d'assurance.
 - b. Ce système a pour effet de diminuer la prime moyenne. En effet, l'échelle des malus est faible et mériterait d'être revue. De plus, un nombre relativement faible d'années suffit pour atteindre le bonus maximal.
 - c. Le système est mal appliqué ou contourné par le marché. Cela est le fait, d'une part de l'attitude des compagnies qui ne respectent pas toujours les procédures, et d'autre part, du comportement de certains des assurés les plus accidentogènes.
 - d. Pourtant la mise en œuvre rigoureuse d'un tel système présente de nombreux avantages, comme cela a été constaté pour le Maroc.
3. Les deux-roues, faiblement assurés et très accidentogènes, aggravent la sinistralité de la branche automobile

- a. Il s'agit d'une catégorie très faiblement assurée et qui l'est de moins en moins : en 2013, le nombre de deux roues assurés a enregistré une baisse de plus de 50% par rapport à 2010 pour s'établir autour de 70 000 véhicules.
 - b. Pourtant, les deux-roues sont particulièrement accidentogènes. Plus d'un tiers des accidents de circulation en Tunisie impliquent un cyclomoteur, un chiffre aggravé par le fait qu'une police « 2 roues » couvre souvent plusieurs cyclomoteurs.
 - c. L'impact en termes de sinistralité sur la branche automobile est fort et totalement décorrélé des primes RC pratiquées.
4. Un cadre institutionnel parfois peu observé impactant la situation financière des compagnies
 - a. Le CGA, autorité du secteur en matière de réglementation et de supervision, est en position délicate pour sanctionner une situation qu'il a lui-même hérité. Souvent critiqué pour agir insuffisamment vis-à-vis des sociétés présentant des situations non réglementaires, et de ce fait présentant un risque pour les assurés, il est pourtant responsable de cette situation puisqu'il a lui-même ajusté un tarif inadapté en RC automobile. Le CGA ne pourra reconquérir pleinement sa place de superviseur prudentiel en matière de RC que lorsque l'ensemble des tarifs d'assurance automobile aura retrouvé des bases techniques conduisant à l'équilibre.
 - b. La situation financière de la branche Automobile au sein de certaines compagnies est sérieusement critique et nécessite de la part du CGA une rapide intervention. Le CGA demeure le seul acteur à même de porter un remède efficace.
 5. Le coût des sinistres matériels et corporels s'aggrave pour des raisons internes et conjoncturelles
 - a. La fréquence élevée des accidents et une prévention routière déficiente se conjuguent pour créer une dynamique de hausse des coûts.
 - b. Par ailleurs, on constate une inflation du coût moyen des dossiers corporels.
 - c. Dans le même temps, le coût des sinistres matériels est en hausse, en raison d'un coût des réparations mal maîtrisé et de la croissance du prix des pièces détachées (massivement importées, elles répercutent la dépréciation du Dinar par rapport à l'Euro).
 - d. La fraude est reconnue par tous comme une pratique réelle et les assureurs Tunisiens semblent assez mal outillés pour la combattre.
 6. Les carences graves en matière de gestion des données du secteur handicapent lourdement toute tentative de réforme
 - a. Les insuffisances en matière de procédures d'identification et de contrôle administratifs des véhicules et des propriétaires rendent possibles les infractions à l'obligation de souscrire une assurance RC Auto.
 - b. L'absence de base de données pour la branche automobile est à l'origine de toute une série de freins au développement du secteur : l'application aux assurés d'un bonus-malus justifié par leur conduite ; la détermination fine des tarifs et des segmentations ; le croisement avec d'autres bases de données ; etc.
 7. La gestion des indemnisations, largement déficiente en raison du déficit de la RC obligatoire, nuit à l'image du secteur et au bien-être des assurés.

En seconde partie, les recommandations présentent pour chacun des dysfonctionnements identifiés les mesures qu'il convient de mettre en place. Elles ont été formulées de manière à

prendre en compte les relations qu'entretiennent les dysfonctionnements et leur fonctionnement systémique : certaines des mesures préconisées sont à la fois une façon de remédier directement à un dysfonctionnement, et le prérequis pour agir sur un autre dysfonctionnement.

Les recommandations de ce rapport reprennent les 7 thématiques présentées dans le diagnostic: la tarification, le système de bonus-malus, la question des deux roues, le cadre institutionnel du secteur, la sécurité routière, les infrastructures d'information et de gestion des données du secteur, la gestion des sinistres. Sur la base de l'analyse de la situation actuelle, les recommandations principales visant une amélioration de la situation de la branche RC auto sont les suivantes :

1. **Le CGA doit revoir le système de tarification actuel et, rétablir des tarifs basés sur des données techniques et interdire** la vente forcée des garanties annexes.
2. **Le CGA devrait, après une application rigoureuse du système actuel, revoir à terme, le système bonus-malus de manière à le rendre plus incitatif.** Aussi, l'application saine de ce système appelle **une gestion de données efficace.**
3. **Le CGA doit aider à la mise en place d'un système d'identification des deux roues assurées.** L'immatriculation de ceux-ci doit rester l'objectif à terme mais l'utilisation d'une vignette auto-destructrice permettrait d'éviter la multi-utilisation du même contrat d'assurance.
4. **Un renforcement du cadre institutionnel est nécessaire.** Ce renforcement passe tout à la fois par le durcissement des contrôles en matière de souscription de la RC Auto ; l'application par le CGA du principe de tolérance zéro et le renforcement de cette institution par une série de mesures ; et le renforcement du rôle de la profession dans le secteur.
5. **La sécurité routière doit être revitalisée** grâce à une reprise en main de cette politique au plus haut niveau de responsabilité politique, **la profession de l'assurance ayant un rôle plus important à jouer** en matière de prévention et de renforcement de l'image de l'assurance auprès du grand public.
6. **Le CGA doit appuyer la mise en place, en partenariat avec le marché, d'un Centre d'information** pour une gestion optimale de la RC auto. Ce Centre doit être mis en place de manière progressive et séquencée. En premier lieu, il doit permettre une application effective et fidèle du système de bonus-malus. En second lieu, des bases complémentaires et des croisements avec les bases de données existantes permettront notamment :
 - de lutter efficacement contre la fraude ;
 - de mieux maîtriser le coût des sinistres matériels.
 - d'améliorer la qualité des services.
7. **Afin d'accélérer le règlement des sinistres** la mise en œuvre des accords existants doit être améliorée et la conclusion de nouveaux accords plus performants et recherchée. Aussi, les exigences relatives à l'exercice de la profession d'experts doivent être renforcées.

En troisième et dernière partie, la feuille de route sera organisée selon ces mêmes thématiques de recommandations et présentera les actions qu'il convient de mettre en œuvre pour leur réalisation.

1^{ERE} PARTIE : DIAGNOSTIC DE L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE, RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

La structure du marché tunisien des assurances est déterminée en profondeur par le déficit de la branche Auto, qui produit ses effets en cascades et empêche le développement du secteur dans son ensemble.

I. LA TARIFICATION DE LA RC AUTO EST INADAPTEE ET PENALISE LES COMPORTEMENTS VERTUEUX

A. L'ETAT IMPOSE UNE SOUS-TARIFICATION DE LA RC OBLIGATOIRE

Depuis 1960, l'assurance en responsabilité civile (« RC ») des véhicules terrestres à moteur est obligatoire (article 110 du Code des Assurances). Cette obligation pèse principalement sur le propriétaire du véhicule et elle a pour contrepartie, pour les assureurs, l'obligation d'assurer.

Mais la tarification par l'Etat du risque RC Automobile est défailante. Comme dans de nombreux pays, ce risque est l'objet d'une tarification établie par la puissance publique. Bien que le Code n'impose pas la fixation d'un tarif par l'administration (c'est seulement une possibilité ouverte par l'article 45 du code des Assurances²), cette tarification par l'Etat a une double légitimité : (i) en empêchant un tarif trop élevé, il s'agit de protéger le pouvoir d'achat des consommateurs, contraints d'acheter ce service d'assurance ; (ii) en veillant à ce que le prix ne soit pas trop faible, il s'agit d'empêcher un éventuel dumping entre compagnies et de garantir la solvabilité de ces dernières et donc la protection des assurés. Malheureusement, alors que cette double obligation devrait conduire l'Etat à une discipline très forte pour que le prix reflète la réalité du coût des sinistres, l'ajustement périodique de ces tarifs a été historiquement défailant et une situation assez flagrante de sous-tarification s'est instaurée, qui a produit des effets en chaîne délétères sur le secteur.

Lors de nos premières visites, il est apparu que l'Autorité en charge du secteur des assurances, le Comité Général des Assurances (« CGA ») n'était même pas vraiment en situation de connaître le vrai coût de la RC : il ne disposait pas, pour la plupart des sociétés, de données comptables et statistiques séparant la RC des autres garanties automobile. De ce fait l'autorité de surveillance était dans l'impossibilité de calculer le bon tarif d'équilibre de l'assurance en responsabilité civile. Cependant, le déséquilibre de ce risque ne faisait aucun doute, tous les assureurs se plaignant des très mauvais résultats. Certains d'entre eux mettaient en avant une sinistralité hors de la rationalité technique (supérieure à 200 %).

Au niveau du secteur, l'analyse de la sinistralité de la RC Automobile par exercice de surveillance a montré un ratio de Sinistres à Primes (S/P) effectivement bien supérieur à 100% sur la période 2010-2012, comme illustré dans le tableau suivant.

² Pour les assurances rendues obligatoires en vertu de textes en vigueur, le Ministre des finances, sur proposition du comité, peut édicter des clauses types de contrats d'assurance et fixer les maxima et minima de tarification ainsi que les maxima des taux de commissionnement des intermédiaires en assurance.

Tableau 1. **S/P de la RC Auto** [situation des survenances 2010-2012, vues à fin 2012]

	2010	2011	2012
Primes	201	206	211
Coût total	357	413	419
<i>Sinistres payés</i>	<i>195</i>	<i>124</i>	<i>31</i>
<i>Provisions pour SAP fin 2012</i>	<i>162</i>	<i>289</i>	<i>388</i>
Taux de sinistralité (S/P)	178%	200%	198%

Par ailleurs, cette sous-tarifcation apparaît comme d'autant plus dramatique qu'aucune compagnie du secteur ne parvenait à dégager un excédent technique (un tel excédent signifie que le ratio S/P est inférieur à 100%) sur la branche Auto entre 2010 et 2012 :

Tableau 2. **Dispersion des ratios de Sinistres selon les entreprises (panel de 13 entreprises)**

	2010	2011	2012
S/P le plus élevé	276%	303%	284%
S/P médian	198%	226%	213%
S/P le plus faible	142%	154%	147%

En étendant l'analyse de la sinistralité aux usages, on constate qu'aucun usage n'échappe aux conséquences de cette sous-tarifcation :

Tableau 3. **Sinistralité en fonction des usages**

	2010	2012
TPV (Taxis et assimilés)	127%	143%
Affaires et promenades	166%	210%
Utilitaires 1	199%	237%
Utilitaires agricoles	314%	363%
Utilitaires > 3,5 T	172%	203%
2 roues	506%	937%

Malgré ce constat peu encourageant, il est important de souligner qu'il existe des exemples de pays placés dans une situation identiques et qui ont su mener à bien une réforme de la RC Auto : ainsi, le Maroc se trouvait dans une situation comparable à celle de la Tunisie il y a 20 ans et a su, en moins de 10 ans, élaborer et mettre en place un programme de réforme qui a permis à la branche Auto de devenir excédentaire.

Tableau 4. **Comparaison avec l'évolution de la Sinistralité Auto au Maroc avant la réforme (1995) et après (2003 et 2015)**

	1995	2003	Aujourd'hui
Tourisme	147%	89%	~70%
TPV	207%	107%	~104%

Les éléments de la réforme marocaine seront développés plus loin dans ce rapport. D’ores-et-déjà, nous pouvons poser les principes qui ont été appliqués au Maroc et pourront inspirer la Tunisie. Trois leviers existent et pourront être actionnés :

- **Augmentation des tarifs** : l’exemple marocain montre qu’il ne peut y avoir de solution durable aux problèmes de l’assurance tunisienne sans une augmentation importante des tarifs. Derrière la difficulté immédiate sur le plan politique se déroule un ensemble de conséquences favorables pour le secteur.
- **Réduction de la fréquence de sinistres** : mesure plus aisée à prendre d’un point de vue politique, et dont l’effet sera fort à moyen et long terme. Cela implique une modernisation de la gestion des données de la branche (cf. VI Gestion des données du secteur) et une meilleure prévention routière.
- **Réduction du coût moyen des sinistres** : plusieurs actions peuvent entraîner un tel effet, notamment la poursuite de l’informatisation des compagnies, la révision du barème d’indemnisation, le développement des procédures à l’amiable en lieu et place des procédures judiciaires.

B. LA SOUS-TARIFICATION DE LA RC OBLIGATOIRE EST COMPENSEE PAR LES ASSUREURS GRACE A LA SURTARIFICATION DES GARANTIES ANNEXES

Sans surprise, les assureurs tentent de lutter contre le déséquilibre structurel entre le coût des sinistres et le prix des polices pour la RC Auto, imposé par la puissance publique, en cherchant une compensation dans la surtarification des garanties annexes, non obligatoires. Ainsi, une première défaillance du secteur, liée au comportement de l’Etat dans la fixation du prix de la RC, entraîne une seconde défaillance à travers la surtarification des autres garanties, qui entrave leur développement. Ceci est confirmé par un sondage réalisé par le CGA auprès des sociétés de la place.

Dans certains cas, il est clair que cette subvention croisée fait l’objet d’une forte pression des assureurs, et il a été rapporté que les systèmes informatiques de certains assureurs étaient configurés de telle façon qu’une souscription sans garanties annexes ne puisse être enregistrée.

Le tableau ci-après montre l’ampleur de cette péréquation entre les garanties RC obligatoires et les garanties DOMMAGES³ facultatives :

Tableau 5. Solde déficitaire de la branche Auto (chiffres 2012)

	TOTAL BRANCHE AUTO	RC OBLIGATOIRE	DOMMAGES
Produits	100%	100%	100%
<i>Primes acquises</i>	94%	94%	94%
<i>Résultats financiers</i>	6%	6%	6%
Charges	115%	205%	56%
<i>Coûts des sinistres</i>	96%	186%	37%
<i>Frais généraux et commissions</i>	17%	17%	17%
<i>Coût de la réassurance</i>	2%	2%	2%
Solde	-15%	-105%	44%

Néanmoins, ce même tableau ci-dessus montre aussi que la péréquation ne suffit pas toujours à assurer la rentabilité de la branche AUTO : les chiffres de 2012 ci-dessous mettent en évidence un

³ Les termes « garanties dommages » et « garanties annexes » sont synonymes

déficit consolidé de la branche. En 2013, du fait d'une nette réduction du nombre d'accidents, la branche dans son ensemble a dégagé un léger excédent technique de l'ordre de 2,6% des primes acquises, mais toujours avec une forte compensation : le résultat excédentaire des garanties DOMMAGES a pu dépasser la perte constatée sur les garanties RC.

En réaction à ces tendances structurelles, les assureurs tentent d'augmenter la part des garanties annexes, comme le montre le tableau suivant sur 7ans.

Tableau 6. **Répartition des primes acquises entre les différentes garanties [MDT]**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
RC	258	286	298	316	311	336	324
Garanties annexes	105	111	135	152	184	200	256
Total	363	396	434	468	495	535	580
Garanties annexes en % du total	29%	28%	31%	32%	37%	37%	44%

C. LE DESEQUILIBRE DE LA RC AUTO PESE SUR L'ENSEMBLE DU MARCHE

Dans la mesure où la compensation entre « garanties annexes facultatives » et « garantie RC obligatoire » ne suffit pas toujours à assurer la rentabilité globale de la branche, le déficit de la branche est alors compensé par les autres branches.

Par ailleurs, les assureurs ralentissent leurs cadences de règlement afin de préserver leur trésorerie. Ce ralentissement porte atteinte à l'image du secteur dans son ensemble et à la crédibilité des assureurs ; il freine en retour le développement des branches facultatives de long terme, comme l'assurance vie : pourquoi faire confiance à son assureur à 20 ou 30 ans, si on ne peut lui faire confiance pour rembourser rapidement un petit sinistre Auto ?

Enfin, le secteur a mis en place des conventions sectorielles qui visent à atténuer l'intensité concurrentielle entre les compagnies et ainsi de préserver les tarifs : cela nuit à la capacité de différenciation des compagnies (innovation, qualité de service, tarifs, etc).

Au-delà de ces tactiques de compensation communes à tout le secteur, une forte différenciation s'opère entre les compagnies selon leurs capacités techniques, financières et managériales :

- Les compagnies bien dotées tentent de diversifier au maximum leur portefeuille et de réduire la part de la RC. Au niveau de leur souscription, elles mettent en place les filtres permettant de sélectionner les bons risques, c'est-à-dire bien souvent les bons usages (par exemple : les particuliers plutôt que les taxis). Elles prennent soin d'offrir à leurs clients une qualité de service et d'indemnisation supérieure à la moyenne du marché ; en contrepartie, elles se permettent de sur-tarifier les couvertures autres que la RC.
- Les compagnies les plus faibles, dans l'impossibilité d'appliquer une gestion sélective, s'engagent dans une stratégie de fuite en avant, en assurant leur trésorerie et leur chiffre d'affaires par une politique tarifaire laxiste, qu'elles masquent par un sous-provisionnement de leurs engagements techniques.

Dans tous les cas, ces stratégies ont pour effet de léser les usagers, de freiner l'innovation, de protéger les mauvais usages et les mauvais risques, et de fragiliser le secteur dans son ensemble.

D. LA SEGMENTATION DU TARIF EN FONCTION DES USAGES N'EST PAS A JOUR

Au-delà du mauvais paramétrage, par l'Etat, du tarif de la RC Auto obligatoire, se pose le problème de la mauvaise segmentation de tarif. Actuellement, l'Etat fixe un tarif différent pour 3 usages et leurs différents niveaux de puissance.

Tableau 7. Primes unitaires fixées par l'Etat pour les différents usages [MDT]

Affaire	Utilitaire I < 3,5 T	Utilitaire II > 3,5 T
- 2 CV : 77,5 - 3-4 CV : 90,2 - 5-6 CV : 115,6 - 7-10 CV : 128,3 - 11-14 CV : 166,4 - > 16 CV : 199,4	- 2 CV : 119,4 - 3-4 CV : 141 - 5-6 CV : 176,6 - 7-10 CV : 198,1 - 11-14 CV : 255,3 - > 16 CV : 306,1	- 194,3 + 15,7 (par tonne)

Source : états réglementaires du CGA

Ce principe d'une tarification par usage est sain dans son principe : s'il est en effet nécessaire de créer une bonne mutualisation des risques, qui est à la base de l'assurance, il faut que cette mutualisation se fasse au sein de groupes homogènes en termes de risque intrinsèque. Symétriquement, il n'est pas bon que des conducteurs particuliers, qui n'utilisent leur véhicule qu'occasionnellement, subventionnent le risque élevé d'un chauffeur de taxi roulant 12 h par jour.

Cependant, dans le cas de la Tunisie, la segmentation actuelle du tarif est fort ancienne et aucun test n'a été effectué sur sa pertinence et sur l'adéquation des différences tarifaires entre les usages et les puissances. Cependant, à l'exception de l'usage « utilitaires agricoles » dont la différence tarifaire avec les autres « utilitaires » apparaît peu fondée, aucune anomalie grave n'a été repérée. Certaines cases ont trop peu d'assurés pour pouvoir être évaluées de façon satisfaisante.

Tableau 8. Principaux usages en vigueur

Affaire	Transport
	TPM (AS) > 3,5 T PTC
	Location sans chauffeur (AS)
Utilitaire	TPV (AS)
Utilitaire I < 3,5 T	Louage (CS)
Utilitaire II > 3,5 T	Taxi (CS)
	Taxi touristique
	Taxi collectif
Agricole	Transport Rural
Agricole A1	Transport clients d'hôtels
Agricole A2	Transport de carburant
Engins agricoles CAT 1	Transport : (i) personnels, (ii) enfants, (iii) associations
Engins agricoles CAT 2	
Engins agricoles CAT 3	Autres
Engins agricoles CAT 4	Auto Ecole
	RC Garagiste
	Ambulance corbillards
	Engins de chantier
	Bitumeuse

L'éventualité d'une segmentation géographique a été évoquée par certains interlocuteurs, certaines régions présentant apparemment une sinistralité plus élevée. Mais une telle segmentation semble à la fois contraire au bon sens et au principe d'égalité des citoyens par rapport à la loi. De plus, il n'est pas aisé de déterminer avec certitude le rattachement géographique effectif d'un véhicule.

Plusieurs usages tarifaires comportent une ventilation par puissance. La pertinence de cette ventilation et des niveaux relatifs n'a, jusqu'à présent, pu faire l'objet d'une évaluation compte tenu de l'insuffisance des données. Une seule entreprise a donné une ventilation de la sinistralité selon ces critères. Il n'est bien sûr pas possible d'en tirer des conséquences pour tout le marché. Cependant aucune anomalie grave n'est apparue.

Dans le cas d'une libéralisation totale, il appartiendrait à chaque assureur d'établir sa propre segmentation. Cependant la dimension du marché (1,8 million de véhicules) et sa dispersion (15 assureurs automobile) rendront très rapidement non pertinentes les différences observées entre les différentes catégories d'assurés⁴. En effet, au niveau d'un assureur, lorsque l'usage est « peu peuplé », l'écart est important entre la sinistralité observée pour ses assurés et la sinistralité observable sur un échantillon suffisamment large pour être cohérent avec la loi des grands nombres.

Certains assureurs ont commencé à collecter les informations selon une nomenclature plus fine que celle prévue par la tarification obligatoire (usages, puissance) afin d'être en mesure, le cas échéant, de mieux segmenter leur portefeuille. Cependant, compte tenu du portefeuille limité de chaque assureur automobile, une certaine collectivisation des informations sera nécessaire pour parvenir à un tarif suffisamment segmenté.

A terme il paraît nécessaire d'engager au niveau du secteur une évaluation actuarielle fine par usage afin d'évaluer correctement le coût moyen des sinistres et, ce faisant, le niveau de tarification adéquat, pour toutes les garanties obligatoires.

E. LE DESEQUILIBRE DE LA RC AUTO EST MOINS PRONONCE DANS LE CAS DES USAGES NE FAISANT PAS L'OBJET D'UNE TARIFICATION OBLIGATOIRE

La tarification des usages liés au transport public de voyageurs (taxis...) fait l'objet d'une convention entre le secteur des assurances et celui du transport. Les tarifs, d'abord établis par des négociations entre les organismes professionnels et les assureurs, sont validés par le CGA.

Le fonctionnement de ces catégories offre des similitudes et des divergences avec celui des autres usages :

- Il est similaire avec l'existence de garanties annexes fortement sur tarifées qui, dans de nombreux cas, compensent, en tout ou en partie, l'insuffisance de tarif de la RC. En effet, malgré la conclusion, à la suite des négociations de 1996, d'un tarif RC équilibré pour les usages du TPV, on a constaté, pour les années qui ont suivi l'entrée en vigueur du nouveau tarif, que des compagnies pratiquaient un tarif inférieur parfois de moitié. De ce fait, les assurés se sont massivement tournés vers ces compagnies.
- Il est différent avec un équilibre économique moins anormal, certains usages se trouvant même à l'équilibre (une branche peut être considérée comme proche de l'équilibre si son S/P est inférieur à environ 60%).

⁴La fréquence des accidents corporels est de l'ordre de 1%, pour que l'observation sur un portefeuille de 10000 véhicules puisse être considérée comme significativement différente il faudrait qu'elle soit inférieure à 0,8 % ou supérieure à 1,2 %.

Tableau 9. Indicateurs clés des quatre usages significatifs [MDT- 2012]

	Taxis Individuels	Louage	Transport rural	Taxi collectif
<i>Primes RC</i>	15,97	13,4	6,44	0,97
<i>Primes Garanties Annexes</i>	12,21	9,61	2,66	0,94
Sinistres/primes RC	143%	72%	118%	94%
S/P Garanties annexes	26%	10%	10%	11%
S/P total	93%	58%	86%	53%

On constate que les usages dont les tarifs sont négociés entre les intéressés (assureurs et usagers) et validés *a posteriori* par le CGA, présentent un équilibre tarifaire meilleur que celui des usages dont les tarifs sont imposés dans le cadre de la responsabilité civile obligatoire automobile : la liberté d'action des acteurs conduit à une situation meilleure que lorsque l'Etat impose un tarif...

II. UNE FAIBLE EFFICACITE DU SYSTEME DE BONUS-MALUS

A. LE PERIMETRE ACTUEL DU BONUS-MALUS EST LIMITE

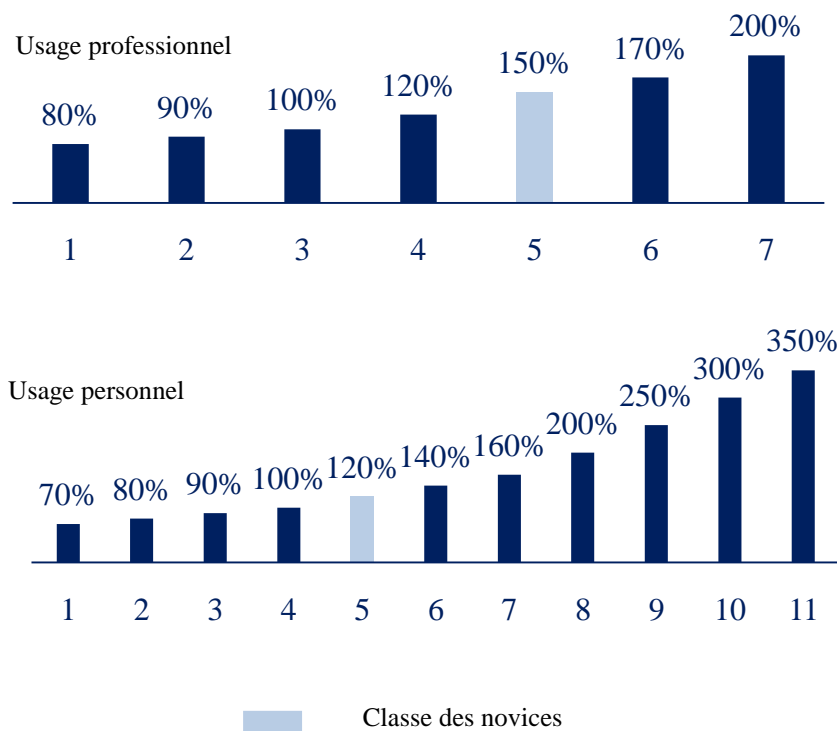
1) Le cadre réglementaire du bonus-malus

Les règles de gestion du bonus-malus sont clairement définies dans le cadre des dispositions réglementaires portant sur la tarification obligatoire (circulaire du 10 mars 2007). Ce système bonus-malus est en vigueur depuis 1993.

Cependant, sa portée est limitée car il ne porte que sur la partie « responsabilité civile » de la prime d'assurance. En pratique, le bonus et le malus varient à chaque échéance principale du contrat : ils sont déterminés en multipliant la prime de base pour la responsabilité civile hors taxes par un coefficient de réduction ou de majoration.

Ce coefficient varie de 80% à 200% pour les usages professionnels et de 70% à 350% pour les usages personnels :

Graphique 1. Echelle du bonus-malus [Tunisie]



2) Les principes de fonctionnement du dispositif actuel

Les déplacements sur l'échelle des classes s'opèrent selon le mécanisme suivant:

- L'assuré bénéficie d'un passage à la classe inférieure s'il passe deux ans sans avoir d'accident responsable (le système ne prend en compte que les accidents dans lesquels l'assuré est responsable)
- L'assuré a une pénalité d'une augmentation de deux classes si sa responsabilité est impliquée dans un accident corporel, et une pénalité supplémentaire d'une augmentation de trois classes pour chaque accident corporel ayant eu lieu au cours de la même année.

- L'assuré a une pénalité d'une augmentation d'une classe s'il est impliqué dans un accident matériel.

Un assuré qui résilie son contrat d'assurance garde la même classe pendant deux ans après la date de résiliation (son attestation d'assurance délivrée à la fin du contrat reste valable pendant ces deux années). Cette attestation de fin de contrat permet au nouvel assureur d'avoir le maximum d'informations sur l'assuré qu'il prendra en charge.

La procédure visant à étayer de preuves l'historique des sinistres a elle aussi été clairement définie. Tout assuré est en droit de demander une attestation de statut des sinistres auprès de son assureur actuel s'il souhaite transférer sa couverture automobile à un nouvel assureur. Sur la base de cette déclaration, la nouvelle compagnie d'assurance est en mesure d'appliquer le bon niveau de bonus-malus.

En cas d'erreur en défaveur de l'assuré, ce dernier dispose d'un délai de deux ans pour demander un réexamen de la situation.

B. LES PARAMETRES DU SYSTEME DE BONUS-MALUS SONT INADAPTES

L'instauration d'un bonus-malus poursuit traditionnellement deux objectifs : le premier, et le plus important, est de réduire la sinistralité globale du marché, en incitant les mauvais risques à améliorer leur comportement pour diminuer le coût de leur assurance; le second est d'augmenter le coût moyen de l'assurance automobile pour contribuer au redressement financier de la branche, en faisant peser l'augmentation sur les mauvais risques afin d'introduire un peu d'équité dans le marché. Pour produire ses effets, un système de bonus-malus doit reposer sur une incitation suffisante.

Le premier paramètre de cette incitation est l'échelle des malus qui devrait être beaucoup plus importante. Des premières estimations, qui doivent faire l'objet d'une étude spécifique via une étude actuarielle qui devra se baser sur une étude des dossiers des compagnies d'assurance, nous conduisent à penser que l'échelle de malus devrait avoir une amplitude plus importante que le système actuel.

Tableau 10. **Benchmark des systèmes de bonus-malus**

Pays	Ecart de prime en %	Ratio max / min	Prime la plus favorable après...années	Nombre de décès/100 000 véhicules
Allemagne	245-30	8,2	21	8,9
Suisse	240-35	7,5	13	6,9
France	350-50	7,0	13	9,0
Tunisie				87,0
Usage personnel	350-70	5,0	10	
Usage professionnel	200-80	2,5		

Source : *réglementations nationales*

Un second paramètre est le nombre d'années sans accident qui permet d'accéder au bonus maximal. Là aussi, la Tunisie se caractérise par une nette bienveillance : 10 années sans accident suffisent pour atteindre le bonus maximal, soit 2 fois moins qu'en Allemagne. Cette bienveillance a pour conséquence que seulement 6 à 7 % des conducteurs tunisiens sont « malussés », tandis que 93 à 94% sont « bonussés ».

Ces derniers chiffres montrent que le bonus-malus tunisien a pour effet de diminuer la prime moyenne, ce qui contribue au problème de tarification diagnostiqué ci-dessus. L'urgente nécessité de ramener la prime RC moyenne, telle que fixée par l'Etat à travers ses diverses décisions, à son coût actuariel impose de revoir le bonus-malus.

C. LE SYSTEME EST MAL APPLIQUE OU CONTOURNE PAR LE MARCHE

Le diagnostic ci-dessus est aggravé par la mauvaise application effective des bonus ou des malus par le secteur, d'une part en raison de l'attitude des compagnies qui ne respectent pas toujours les procédures, mais également en raison du comportement de certains assurés notamment ceux qui risquent d'être pénalisés en raison de leur degré de dangerosité (nombreux accidents).

1) Les compagnies ne contrôlent pas assez l'application du système de bonus-malus par les réseaux de vente

L'application effective du bonus-malus se fait au niveau du distributeur de la police d'assurance, qui doit imposer le respect des règles décrites ci-dessus. En pratique, cependant, le distributeur n'a pas d'intérêt particulier à appliquer ce système, puisqu'il ne subit ni directement ni indirectement les conséquences de cette décision : la souscription d'une police par un « mauvais risque » lui permet de percevoir la commission sur la prime, en laissant à la compagnie la charge d'un éventuel sinistre. Pire, un distributeur trop vertueux dans l'application du malus peut se retrouver pénalisé en voyant son client malussé se tourner vers un autre agent moins rigoureux qui lui appliquera le tarif bonussé.

Inversement, la compagnie est directement intéressée à une stricte application du bonus-malus, car elle supporte les conséquences d'une mauvaise tarification.

Il apparaît cependant que toutes les compagnies n'exercent pas suffisamment de contrôle sur leur réseau de vente en Tunisie.

Certaines compagnies, qui disposent de suffisamment de ressources et qui font preuve de discipline procédurale, lancent un deuxième processus interne en demandant des attestations sur les sinistres non déclarés aux compagnies d'assurance antérieures. Si elles découvrent que la déclaration du client est fautive et que cela a une incidence négative sur la prime à percevoir, elles émettent alors un avenant pour facturer un supplément de prime et indiquent au mandataire agréé la somme à percevoir.

Toutefois d'autres compagnies, notamment celles qui n'ont pas les ressources nécessaires pour mener à bien une procédure, ne vérifient pas la déclaration du client, ou encore, même si elles souhaitent la vérifier, font face à une ancienne compagnie d'assurance qui ne donne pas suite à la requête. Nombreux sont les cas en instance qui ne sont pas reliés à des attestations de statut de sinistre. Par contre de nombreuses déclarations d'attestation de statut de sinistres font mention de bonus.

2) Les assurés profitent des failles du système en place

Face à un système peu appliqué, les assurés ont développé des stratégies de contournement qui aggravent le mal. Ainsi, entre les assureurs qui refusent de délivrer une attestation de statut de sinistres et ceux qui ne l'exigent pas de leurs nouveaux clients, les assurés qui possèdent un malus élevé ont intérêt à changer d'assureur pour être enregistré en tant que nouvel assuré et bénéficier d'un meilleur coefficient. Inversement, selon quelques entretiens, certains assureurs tentent de retenir leurs bons assurés désireux de changer d'assureur en refusant de délivrer l'attestation de statut de sinistres.

En théorie, la Tunisie a mis en place depuis 1993 un système de bonus-malus, mais dans la

pratique ce dernier est marqué par de nombreux dysfonctionnements qui nuisent à l'assurance civile automobile.

D. POURTANT LA MISE EN ŒUVRE RIGOUREUSE D'UN TEL SYSTEME PRESENTE DE NOMBREUX AVANTAGES

La défaillance du système de bonus-malus a largement contribué à aggraver la situation de l'assurance responsabilité civile automobile, en laissant une petite minorité de mauvais conducteurs s'exonérer des conséquences de leurs actes. L'application effective d'un système de bonus-malus rénové est en effet une condition essentielle du redressement de l'assurance tunisienne.

L'exemple du Maroc (cf. encadré) témoigne des conséquences positives qui peuvent être attendues, sur le plan économique, de la mise en place d'un système bonus-malus efficace:

- **Equité tarifaire.** En premier lieu, un système de bonus-malus bien paramétré permet de faire supporter la révision des tarifs sur la petite minorité des mauvais conducteurs qui sont responsables de la grande majorité des sinistres. On sait que, de façon générale, un système tarifaire est d'autant plus efficace que les prix reflètent la réalité des coûts.
- **Incitation et aléa moral.** En second lieu, un tel système a un effet incitatif puissant sur les conducteurs, en combinant sanction (malus) et récompense (bonus). Cet effet est renforcé par la réduction de l'aléa moral.
- **Antisélection.** Ce mode de tarification permet de pallier en partie l'antisélection venant de l'asymétrie d'information entre l'assuré et l'assureur.

Focus sur le Maroc

La situation de l'assurance auto au Maroc en 1995 (S/P compris entre 150% et 200% en fonction de l'usage) est très proche de celle de la Tunisie aujourd'hui (S/P auto aux alentours de 102%). Le bonus a été mis en œuvre en 1994, puis ce fut le tour du malus en 1995. Une base de données commune à tous les assureurs a été développée, gérée par la Fédération Marocaine des Assurances, qui centralise les informations des assurés. Elle a permis une application stricte du système de bonus-malus et a été très efficace dans la lutte contre la fraude.

Cette mesure a permis une baisse significative du S/P tourisme notamment, qui est passé de 147% en 1995 à 89% en 2003 et aux alentours de 70% aujourd'hui. Cette baisse du S/P s'est accompagnée d'une croissance très modeste du tarif.

Les prérequis pour un tel projet : l'instauration d'une base de données secteur est indispensable pour une application stricte et efficace du malus et ne peut être efficace qu'avec la collaboration de tous les acteurs du marché.

III. LE CAS DES DEUX ROUES

A. UNE CATEGORIE TRES FAIBLEMENT ASSUREE...

Bien que les statistiques sur le parc de motocycles en Tunisie soient très incertaines et rares, **les estimations admises par tous sont qu'il y a environ 1 million de véhicules, dont moins de 10 % seraient assurés.**

Jusqu'au début des années 2000, les compagnies d'assurance ont rejeté ces assurés, qui présentaient une sinistralité insupportable, en leur imposant des compléments à la prime RC réglementée. En réaction, le gouvernement a plafonné le tarif à 80 TnD (tous frais compris) en 2009, dans le but d'amener les propriétaires de ces véhicules à s'assurer, sans succès.

Le nombre de deux roues assurés connaît depuis quelques années une baisse importante. En 2010 le parc de motocycles comptait environ 145 000 véhicules, mais, après les événements de 2011, les personnes concernées ne souhaitaient plus s'assurer et les assureurs ont de nouveau appliqué des compléments à la prime RC. Ainsi, en 2013 le nombre de deux roues assurés a enregistré une baisse de plus de 50% par rapport à 2010 pour s'établir autour de 70 000 véhicules.

B. ... ET PARTICULIEREMENT ACCIDENTOGENE

Plus d'un tiers des accidents de circulation en Tunisie impliquent un cyclomoteur et les conducteurs de ces véhicules à deux roues représentent 20% du total des décès de la route. La classe d'âge la plus touchée est celle des 20-29 ans. Du point de vue des assureurs, ces statistiques sont d'autant plus mauvaises **qu'une police «2 roues» couvre souvent plusieurs cyclomoteurs : il existe en effet un problème chronique d'identification des cyclomoteurs** de moins de 50 cm³ qui permet à de nombreux assurés de faire couvrir, avec une même police, plusieurs véhicules du même type dans une famille, un quartier ou un village.

C. UN IMPACT NEGATIF SUR LA BRANCHE AUTOMOBILE DU SECTEUR

Cette forte sinistralité et cette sous assurance importante, combinées à la faiblesse des primes unitaires, expliquent la mauvaise performance technique de cette garantie, avec un taux de S/P d'environ 800 % en moyenne et variant entre 300% et 2.000% d'une compagnie à l'autre (cf. Tableau ci-dessous).

Tableau 11. Sinistralité de la RC pour la catégorie deux roues [2010-2013]

	S/P RC 2-roues			
	2010	2011	2012	2013
Moyenne simple	535%	1.065%	1.306%	644%
Moyenne simple hors Cies non solvables	405%	846%	996%	479%
Moyenne simple hors Cies non solvables - 2 extrêmes	432%	923%	1.008%	325%

Source : états réglementaires du CGA

Alors que les primes acquises RC des deux roues sont de l'ordre de TnD 2 millions par an, soit 1% des primes RC auto tous usages, elles génèrent, sur la base d'un S/P comptable moyen de 800%, une perte technique de TnD 16 millions.

Il faut également souligner que le système bonus-malus n'est pas appliqué aux deux roues. L'assurance des deux roues, intégrée dans la branche « automobile », a un impact important sur le déficit de cette branche.

Des mesures fortes doivent être prises vis à vis des deux roues aussi bien en matière de sécurité routière que de respect de l'obligation d'assurance.

IV. UN CADRE INSTITUTIONNEL PARFOIS PEU OBSERVE IMPACTANT LA SITUATION FINANCIERE DES COMPAGNIES

A. EN ASSURANCE AUTOMOBILE LE CGA EST LIMITE DANS LE PLEIN EXERCICE DE SES PREROGATIVES

Le cadre prudentiel actuel est un système cohérent proche du système européen en vigueur jusqu'à il y a peu (dit « Solvabilité 1 ») mais qui n'est plus conforme aux exigences de Solvabilité 2. Un plan d'actions a été élaboré suite à l'exercice d'auto évaluation de la conformité aux principes de bases de l'assurance établi par l'IAIS, exercice mené dans le cadre du programme « *Strengthening Insurance Supervision in the Middle East and North Africa Region* » appuyé par la Banque mondiale.

Le CGA est souvent mais indument critiqué pour agir insuffisamment vis-à-vis des sociétés présentant des situations non réglementaires et de ce fait présentant un risque pour les assurés. Mais cette situation découlant en partie de l'application d'un tarif inadapté en RC automobile imposé **par les pouvoirs publics**, ce dernier **se trouve en position délicate pour sanctionner une situation dont il a⁵ héritée**. Ceci met en lumière **cette position délicate** dans **laquelle** se trouve le CGA. Cette position délicate a été d'autant plus fragilisée que les compagnies ont pratiqué des baisses de tarifs des garanties obligatoires à la suite de la situation favorable créée par à l'entrée en vigueur de la barémisation.

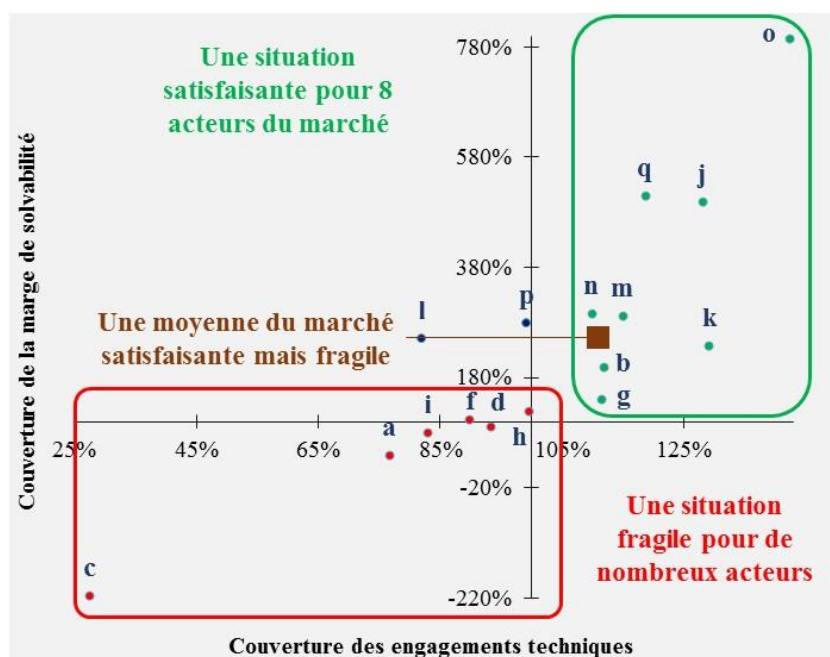
Le CGA ne pourra reconquérir pleinement sa place de superviseur prudentiel que lorsque l'ensemble des tarifs d'assurance automobile (en particulier RC) aura retrouvé un niveau de tarification conduisant à l'équilibre. Il est important de rappeler que le Code n'impose pas la fixation d'un tarif par l'administration : il ne s'agit que d'une possibilité ouverte par l'article 45 du code des Assurances⁶.

B. UNE SITUATION FINANCIERE DES COMPAGNIES ALARMANTE, NECESSITANT DE LA PART DU CGA UNE REPRISE EN MAIN DE SON ROLE

De par le passé et s'inclinant face aux lourdes conséquences sociales, le CGA a fait preuve de bienveillance dans l'application des règles de solvabilité, en laissant opérer des compagnies qui ne respectaient pas les règles pourtant imposées par le CGA lui-même. Cette bienveillance, manifestée avec constance depuis plusieurs décennies, a structuré le secteur, en faisant émerger deux groupes de compagnies au regard des critères de solvabilité :

Tableau 12. **Situation des compagnies en termes de couverture de marge de solvabilité et de représentation des engagements techniques (vue en 2012)***

⁵ Pour les assurances rendues obligatoires en vertu de textes en vigueur, le Ministre des finances, sur proposition du comité, peut édicter des clauses types de contrats d'assurance et fixer les maxima et minima de tarification ainsi que les maxima des taux de commissionnement des intermédiaires en assurance.



* : 3 compagnies, dont les marges de solvabilité excèdent 900%, n'apparaissent pas dans ce schéma
 Source : états règlementaires

Encore ce premier constat, basé sur les données comptables officielles mais souvent plus optimistes que la réalité, ne reflète-t-il pas entièrement la réalité : en effet, nombre de compagnies sous-estiment probablement leurs provisions techniques et améliorent ainsi artificiellement leur situation. Cette présomption est confirmée par le fait que les compagnies non solvables présentent une sinistralité inférieure à la moyenne du marché : le paradoxe est ainsi que les compagnies qui présentent le plus de problème sur leur bilan sont celles qui affichent les meilleures performances ... apparentes.

Tableau 13. **Sinistralité des compagnies en 2012** [les compagnies en rouge sont en situation financière fragile]

Compagnies	RC	Dommages	Auto
A	202%	8%	85%
B	273%	58%	109%
C	213%	52%	101%
D	181%	64%	100%
E	230%	55%	96%
F	209%	65%	126%
G	253%	44%	127%
H	197%	41%	94%
I	213%	24%	116%
J	253%	57%	111%
K	147%	63%	102%
L	284%	46%	126%
M	150%	26%	92%
Moyenne Secteur	216%	46%	107%
Moyenne Cies solvables	229%	50%	108%

Par ailleurs, l'appréciation de la santé des compagnies doit intégrer aussi l'accumulation d'arriérés importants, qui fragilisent les bilans : le tableau ci-après montre que le montant des créances à plus de 2 ans (au-delà de 2 ans, le risque de ne pas recouvrer une créance est élevé) atteignait TnD 71 Millions à fin 2012, et les compagnies non solvables détenaient plus de 30% de ces créances.

Tableau 14. Créances totales nettes de provisions par âge [2012 ; en MDT ; les compagnies en rouge sont en situation financière fragile]

Cies	> 4 ans	> 3 ans	> 2 ans	> 1 an	< 1an	Total
a	5,0	3,5	0,9	0,5	20,1	29,8
b	2,1	0,5	0,2	0,2	13,2	16,1
c	3,5	2,0	0,3	0,5	27,1	33,4
d	nd	nd	nd	nd	nd	nd
e	2,9	0,8	0,2	0,3	24,5	28,7
f	2,7	1,9	1,0	0,5	4,5	10,6
g	4,2	1,9	1,3	9,7	25,3	42,4
h	1,5	0,6	0,6	5,3	12,1	20,1
i	1,6	1,0	0,8	3,0	1,4	7,7
j	1,7	0,9	0,3	0,4	14,3	17,6
k	4,0	1,3	1,4	0,5	10,0	17,2
l	2,5	13,9	0,1	0,6	5,0	22,0
m	1,9	1,1	0,4	5,9	15,8	25,0
n	0,5	0,2	nd	nd	1,4	2,0
o	0,1	0	0	0	0,8	0,9
p	nd	nd	nd	nd	nd	nd
q	nd	nd	nd	nd	nd	nd
r	nd	nd	nd	nd	0	0
s	0	0	0	0	1,0	1,0
t	0	0	nd	nd	2,1	2,1
Total	34,1	29,5	7,4	27,4	178,4	277

Tous ces critères de solvabilité, pris de façon combinée, permettent de mesurer la situation nette comptable des compagnies corrigée des insuffisances de provisions ou de provisionnement des créances impayées. Ces corrections font passer l'actif net du secteur, à fin 2012, d'un actif net positif de TnD 11 millions à un actif net négatif de TnD -147 millions.

Face à cette situation particulièrement préoccupante, **le CGA apparaît comme probablement le seul acteur à même de porter un remède efficace**. L'article 178 du Code des Assurances prévoit que le Comité veille à la protection des droits des assurés et des bénéficiaires des contrats d'assurance et à la solidité de l'assise financière des entreprises d'assurance et de réassurance et leur capacité à honorer leurs engagements.

V. LE COUT DES SINISTRES

Si de nombreux dysfonctionnements expliquent la faiblesse du marché des assurances en Tunisie, il est évident que tout ce diagnostic est massivement et profondément aggravé par le problème fondamental de la fréquence des accidents de la route : améliorer la sécurité des routes tunisiennes doit donc être analysé comme une priorité absolue et une solution consensuelle et très efficace à la plupart des problèmes analysés tout au long de ce rapport.

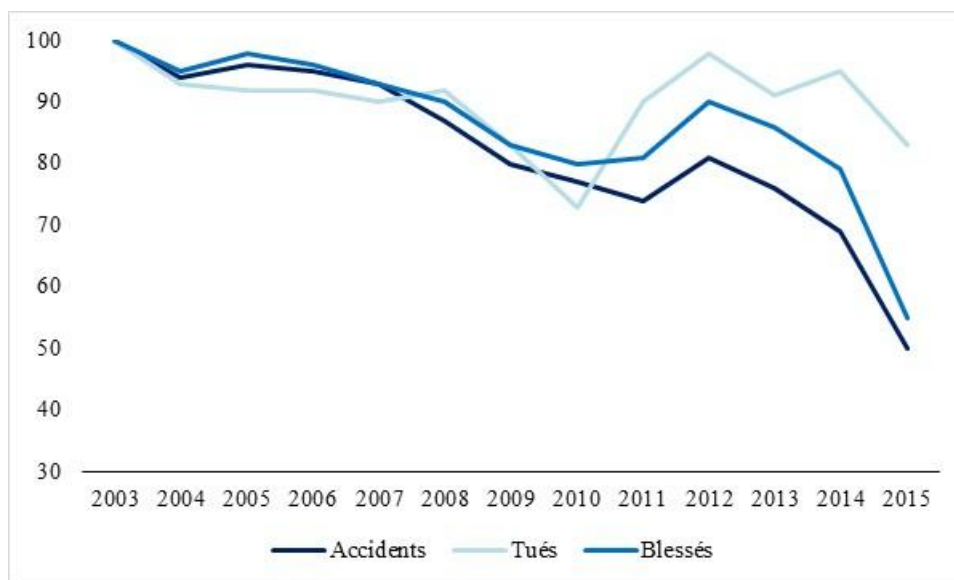
A. UNE FREQUENCE DES ACCIDENTS TROP ELEVEE ET UNE PREVENTION DEFICIENTE

1) Les routes tunisiennes : des statistiques inquiétantes

Avec près de 8.000 accidents, 1.565 tués et 12.354 blessés pour un parc d'environ 1,8 millions de véhicules, les routes tunisiennes sont considérées comme parmi les plus dangereuses du monde : à titre de comparaison, les pays d'Europe comptent environ 8 ou 9 morts pour 100.000 véhicules (9 en France, 8,9 en Allemagne, 6,9 en Suisse, ...) contre un ratio de 87 en Tunisie. Il est donc 10 fois plus dangereux de rouler en Tunisie qu'en Europe...

La Tunisie fait partie des pays où la mortalité routière est élevée. Certes, les graphiques / tableaux ci-dessous témoignent d'une baisse du nombre d'accidents au cours de la dernière décennie, mais la dangerosité de ces accidents (mortalité) reste cependant élevée. Alors que le nombre d'accidents est passé de 11.544 en 2003 à 7.971 en 2014, le nombre de personnes ayant perdu la vie dans un accident est resté relativement stable (passant de 1.656 en 2013 à 1.565 en 2014). Les causes de cette dangerosité particulière des routes tunisiennes sont multiples et assez bien connues.

Graphique 2. Evolution des accidents, blessés et tués [base 100 en 2003]



Source : FTUSA

Tableau 15. **Evolution des accidents, blessés et tués [en nombre depuis 2003]**

Année	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés
2003	11 544	1 656	15 698
2004	10 880	1 533	14 854
2005	11 035	1 519	15 368
2006	10 980	1 516	15 147
2007	10 681	1 497	14 559
2008	10 073	1 530	14 085
2009	9 281	1 380	13 050
2010	8 924	1 208	12 495
2011	8 509	1 485	12 653
2012	9 351	1 623	14 144
2013	8 809	1 499	13 458
2014	7 971	1 565	12 354

Source : FTUSA

Les causes de cette situation sont aujourd'hui bien connues. Il y a d'abord des problèmes liés à une réglementation trop peu exigeante : législation sur la ceinture de sécurité qui ne s'applique pas à tous les occupants du véhicule, faible niveau d'exigence sur les éléments de sécurité des véhicules (phares, ceinture de sécurité, appui-tête, les dispositifs de sécurité pour les enfants, etc.), port du casque obligatoire mais mal appliqué, etc...

Il y a ensuite le mauvais état des véhicules et des routes : sans surprise, la Tunisie a un parc automobile très hétérogène, à l'image du pays, avec encore de nombreux vieux véhicules offrant peu de sécurité ; et le réseau routier et autoroutier, de son côté, souffre de nombreuses faiblesses concernant son entretien et la signalétique.

Mais il existe également des problèmes d'ordre comportemental, qui se traduisent par un respect très partiel du code de la route. Cela transparait dans les statistiques sur les principales causes des accidents (chiffres 2013) : l'inattention du piéton (22%), l'inattention du conducteur (20%) et la vitesse (17%), cette dernière étant même à l'origine de 32% des décès.

Enfin, la protection civile est insuffisante : les interventions sont tardives, surtout hors des agglomérations, ce qui augmente l'ampleur des dommages corporels et le nombre des décès.

2) Les actions de prévention routière sont inefficaces.

Un fonds de prévention des accidents de la circulation a été institué en 2006. Bien qu'il soit entièrement financé par les assurés à travers les compagnies (qui reversent 0,4% des primes d'assurance automobile) son pilotage reste largement extérieur à la profession de l'assurance. Les assureurs ont une visibilité très réduite sur ses activités et sur l'utilisation des ressources collectées: 2 sièges seulement ont été octroyés à la FTUSA sur les 15 disponibles dans le comité de gestion du fonds.

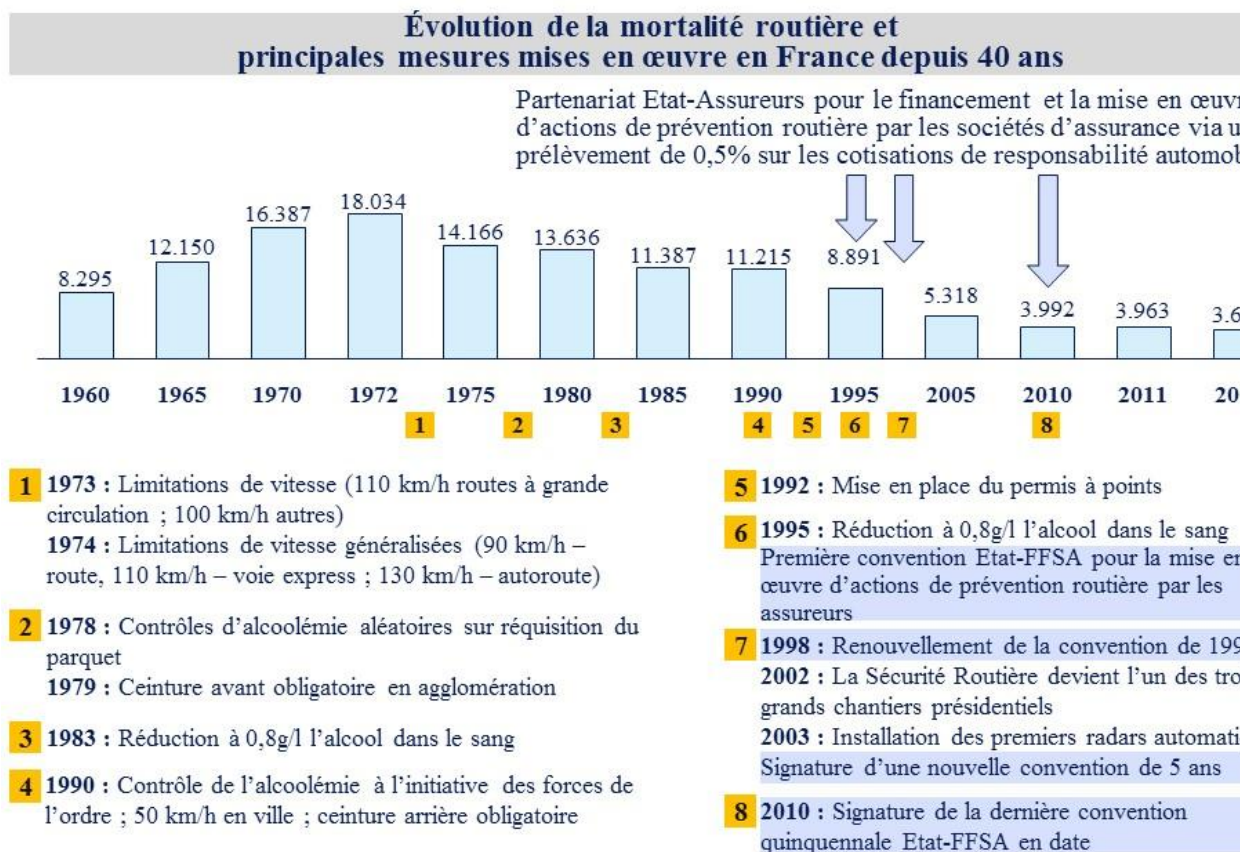
Ses moyens devraient être utilisés plus efficacement et ses actions pourraient avoir plus d'emprise sur les comportements et la sécurité routière.

Plus globalement, les assureurs ne sont pas impliqués dans les actions de prévention institutionnelles, et leur outil, à savoir le système de bonus-malus, n'est pas performant en raison des mauvaises pratiques de certaines compagnies. Par conséquent, l'ensemble du pays, et les « bons » assureurs, sont pénalisés par le comportement d'une minorité de mauvais conducteurs.

Focus sur la France

En France les assureurs sont largement impliqués dans le succès de la prévention routière. Ils consacrent 0,5% de leur Chiffre d'Affaires RC à des campagnes de prévention pilotées par des associations. Ils sont notamment impliqués dans « Prévention routière », association créée et dirigée par les sociétés d'assurance, dans « Gema-prévention », l'association des assureurs mutualistes, ou encore « Assureurs prévention » créée par la FFSA pour la prévention de tous les risques de la vie.

Au cours des dernières décennies, la France a su, en combinant une forte implication des assureurs et une politique de prévention routière exigeante, obtenir une baisse impressionnante de la mortalité routière, comme l'indique le schéma suivant :

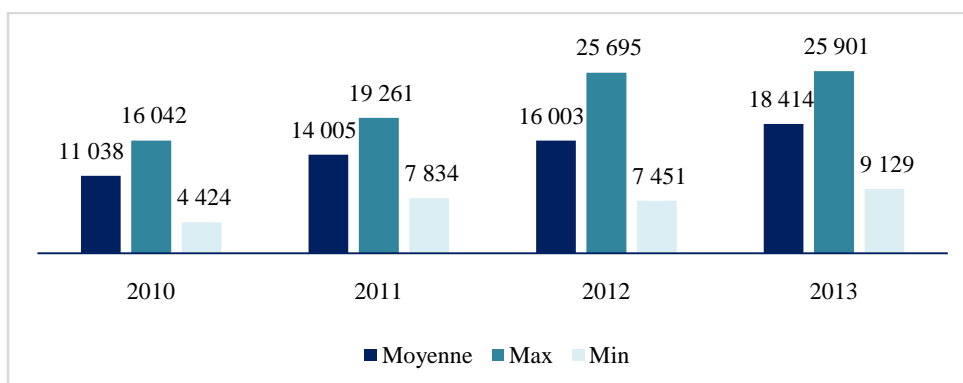


B. LE COUT DES SINISTRES CORPORELS

Les sinistres corporels ne représentent que 10% du nombre total des sinistres automobile en Tunisie mais constituent plus de 60% de leur coût total. En outre, le coût moyen de ces dossiers corporels connaît une inflation qui inquiète à juste titre les assureurs : entre 2010 et 2012, il a augmenté de 22%. Seules deux compagnies sont parvenues à maîtriser le coût moyen des sinistres corporels sur cette période. La loi de 2005

avait pourtant apporté des changements majeurs en termes de réparation des préjudices corporels, avec la fixation d'un barème de règlement. L'effet positif de la barémisation sur le coût moyen corporel n'a pas suffi à compenser l'impact des revalorisations du SMIG, de l'action des avocats et des experts.

Graphique 3. Évolution du coût moyen corporel

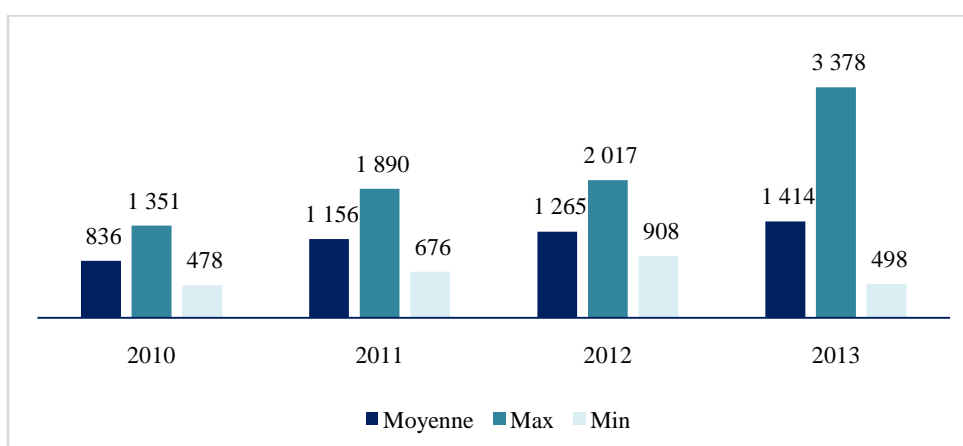


Source : états réglementaires 2010-2013 du CGA

C. LE COUT DES SINISTRES MATERIELS

Le coût des réparations semble mal maîtrisé alors que celui des pièces détachées, massivement importées, croît significativement en liaison avec la dépréciation du Dinar par rapport à l'Euro. Aujourd'hui les assureurs ne disposent d'aucun outil leur permettant d'analyser les coûts des pièces détachées et le coût de la main d'œuvre ; et donc d'aucun moyen leur permettant de mettre en concurrence les réparateurs automobiles afin de limiter le coût de la remise en état d'un véhicule suite à un accident.

Graphique 4. Évolution du coût moyen matériel



Source : états réglementaires 2010-2013 du CGA

Les disparités entre les compagnies sont importantes : les compagnies non solvables ont des coûts moyens (matériel et corporel) inférieurs et une fréquence de sinistres nettement inférieure à la moyenne du marché. On peut supposer qu'il y a une sous-estimation des provisions techniques de la part de ces acteurs.

D. LA FRAUDE

Bien que le nombre de fraudes détectées soit en forte hausse chaque année, il est par nature très difficile d'avoir des statistiques fiables sur ce sujet. On recense plusieurs types de fraude que l'on peut classer en deux groupes :

- **la fraude à la souscription** : utilisation de fausses factures ; l'assurance d'un bien qui n'existe pas, ou l'assurance d'un bien après la survenance du sinistre ; omission de transmettre certaines données ; mauvaise description du risque pour obtenir le consentement de l'assureur...
- **la fraude à la déclaration du sinistre** : mauvaise description du sinistre ; exagération de l'étendue du dommage ; falsification de documents ; provocation volontaire du dommage...

La fraude constitue un sujet très délicat pour l'assurance tunisienne : son impact est considéré par tous comme extrêmement important, même si, par construction, les statistiques disponibles sont rares. Les assureurs Tunisiens semblent assez mal outillés pour combattre la fraude qui se serait développée pendant les dernières années et qui renchérit le coût des sinistres (voir Annexe 6).

Deux fléaux doivent être traités : (i) les malversions et faux vols de véhicules de leasing et (ii) les sinistres fictifs qui ne se limitent plus au « matériel » mais touchent désormais les sinistres corporels. D'importants réseaux de fraude portant sur des sinistres corporels ont été découverts en 2008 **dans deux régions du Nord du pays**, puis plus récemment **dans d'autres régions du Centre Ouest**. Concernant les sinistres matériels, la fraude porte généralement sur des dégâts de faible importance pour éviter la contreexpertise et les confrontations devant les experts. L'absence d'une base de données centralisée complique la résolution des problèmes de fraude à l'assurance.

Toute tentative pour chiffrer de façon précise l'incidence de la fraude se heurte à l'absence de statistiques officielles. Un raisonnement a minima peut cependant être conduit, à partir des évaluations du Centre Européen de l'Assurance, qui a estimé le coût de la fraude en assurance non vie en Europe à 5% des primes encaissées et entre 5% à 10% des sinistres réglés. En appliquant ces hypothèses au marché tunisien, le manque à gagner lié à la fraude aux assurances et aux accidents fictifs pourrait être estimé à un minimum de TnD 150 millions (en raison de la situation particulière de la Tunisie, il convient toutefois de manipuler ces chiffres avec précaution).

Pour lutter contre la fraude à l'assurance, les acteurs du secteur souhaitent renforcer le pouvoir d'investigation des enquêteurs d'assurances, et créer une association tunisienne pour la lutte contre la fraude à l'assurance, à l'image de ALFA en France.

Le cas des opérations de Carte verte et de carte Orange

Même s'il n'existe pas de problème majeur dans la gestion des deux accords internationaux signés par la Tunisie dans le cadre de l'assurance responsabilité civile automobile, quelques améliorations peuvent être mise en place à moyen terme.

Les « cartes vertes » pour les automobilistes se rendant en Europe et les « cartes oranges » pour ceux qui se rendent dans les pays limitrophes de la Tunisie, ne sont pas informatisées et sont remplies manuellement. Cela rend le segment de l'industrie vulnérable aux pratiques abusives et à d'éventuelles fraudes. C'est pourquoi il sera conseillé d'instaurer un flux de travail informatisé.

VI. UNE GESTION DES DONNEES DU SECTEUR LARGEMENT DEFICIENTE ET HANDICAPANT LOURDEMENT TOUTE TENTATIVE DE REFORME

A. DES INSUFFISANCES EN MATIERE D'IDENTIFICATION ET DE CONTROLE ADMINISTRATIF DES VEHICULES ET DES PROPRIETAIRES PERMETTANT LES INFRACTIONS A L'OBLIGATION DE SOUSCRIRE UNE ASSURANCE RC AUTO

Malgré les procédures et les contrôles administratifs en vigueur, le nombre de véhicules circulant non couverts par la RC Auto est important. En 2012, le taux de véhicules assurés (le nombre de polices RC émises sur le nombre d'automobiles en circulation) est seulement de 69%. S'il faut manipuler ce chiffre avec prudence (en raison des polices de flotte), notons toutefois une baisse non négligeable depuis 2009 (le taux de véhicules assurés était de 77% cette année-là). Cette dégradation s'expliquerait par le non renouvellement des polices, qui n'est pas suivi par les compagnies, ainsi que par un effet « Révolution ».

En cause les insuffisances inhérentes aux procédures actuelles d'identification et de contrôle administratifs des véhicules et de leurs propriétaires : celles-ci ne favorisent pas la systématisation de la couverture d'assurance. En effet, les assureurs ne sont pas automatiquement informés lorsqu'un nouveau véhicule est mis en circulation. Par conséquent, ils doivent ressaisir manuellement des informations déjà enregistrées par d'autres organismes et ne sont pas à l'abri de manœuvres douteuses de la part de propriétaires de véhicules peu scrupuleux.

Les procédures d'identification et de contrôle administratifs des véhicules et de leurs propriétaires

Les certificats d'identification des véhicules neufs et les cartes grises sont délivrés par l'Agence Technique des Transports Terrestres (A3T), laquelle relève du ministère des transports.

Le certificat d'identification est un document administratif qui mentionne les caractéristiques techniques d'un véhicule. Ce certificat est procuré à la demande du client ou suite à une visite technique, après constat du véhicule.

L'identification est une étape qui consiste à vérifier la conformité des caractéristiques du véhicule avec celles indiquées sur la carte grise. C'est une assurance, et un moyen de lutte, contre la falsification des véhicules et les modifications des caractéristiques techniques sans l'accord de l'administration.

Il a été constaté qu'environ 100.000 propriétaires de véhicules, représentant 1,5% du parc automobile tunisien, n'ont pas payé la taxe de circulation (vignette) lors de l'année 2013. Outre la perte de recettes pour l'Etat, on peut supposer qu'une partie de ces véhicules roulent également sans assurance.

B. UNE CARENCE DE BASE DE DONNEES RELATIVES A LA RC AUTO A L'ORIGINE DE TOUTE UNE SERIE DE FREINS AU DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

Il n'existe pour le moment aucune base de données commune et fiable pouvant stocker les données du segment RC et permettant au secteur dans son ensemble, de faire face aux comportements déviant des assurés.

De ce fait, les compagnies d'assurance ne tirent pas profit des données sur les sinistres afin de mieux déterminer leurs tarifs. Une telle base de données permettrait de tarifier les risques de chaque assuré équitablement afin que les « bons » conducteurs payent moins que les « mauvais ».

De plus, le CGA ne dispose pas d'un outil permettant d'analyser efficacement les états réglementaires des compagnies, ce qui complique la lutte contre la fraude. La mise en place d'une base de données encouragerait le développement de DOC-OUT, documents d'analyse du CGA censés orienter les contrôleurs dans leurs activités.

Enfin, les autorités ne sont pas en mesure de suivre les conducteurs non assurés et les données ne peuvent pas être croisées avec les dossiers des services de police.

Chaque compagnie d'assurance a sa propre vision de la collecte et du traitement des données, sans normes minimales communes au niveau de l'industrie. Bien que la structure des données recueillies soit plus ou moins la même dans chacune d'elles, car le personnel de direction communique fréquemment avec les groupes de travail de la FTUSA, on ne peut pas affirmer que l'industrie dispose de normes minimales prédéfinies. Même sous le régime de tarification obligatoire, la disposition de standards de renseignements minimums joue un rôle important, et une très bonne collecte et exploitation des données est indispensable.

Par exemple, certaines compagnies d'assurances consignent les données sur la police et les sinistres en se servant du numéro de carte d'identité, ce qui permet évidemment de suivre les dossiers des clients grâce à un compte unique. Cela dit, il existe aussi des compagnies qui n'ont pas cette rigueur et ne conservent pas ces données.

A l'image du Maroc dans les années 1990, le développement d'une base de données « secteur » permettrait une application stricte du bonus-malus et une amélioration de la rentabilité automobile.

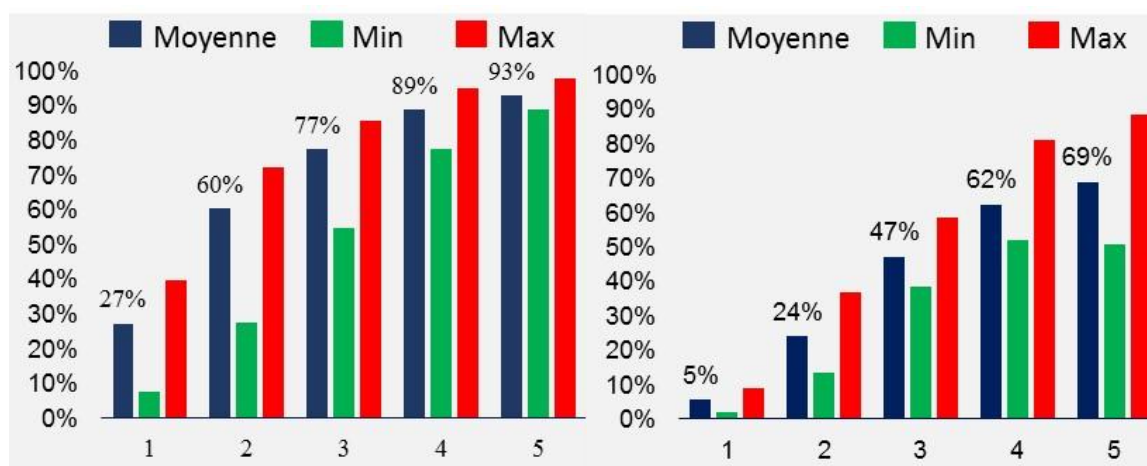
En mars 2015, une convention d'assistance pour la mise en place de la centrale des risques a été signée entre le CGA, la FTUSA et la FMSAR. Cette convention représente une étape importante dans la mise en œuvre d'une base de données indispensable au secteur.

VII. UNE MAUVAISE GESTION DES INDEMNISATIONS QUI NUIT A L'IMAGE DU SECTEUR ET AUX ASSURES

En matière de gestion des indemnités, il existe de nombreux domaines dans lesquels le marché fait face à des difficultés, aussi bien au niveau des procédures administratives que de la gestion des véhicules accidentés. La Convention d'Indemnisation Directe des Assurés (IDA) ne fonctionne pas correctement et les délais de recouvrement entre assureurs sont le plus souvent excessifs.

En effet, nous avons vu que les compagnies les plus faibles, dans l'impossibilité d'appliquer une gestion sélective de leurs risques, protègent leur trésorerie par tous les moyens, **le ralentissement des procédures et délais d'indemnisation faisant partie de leur stratégie pour survivre.**

Tableau 16. Cadence de règlement corporel (gauche) et matériel (droite) [2012]



Le graphique de gauche se lit ainsi : pour les sinistres survenus il y a 5 ans, la première année, les compagnies du secteur (bleu – Moyenne) ont indemnisé 27% du montant total du sinistre. 5 ans après, c'est-à-dire en 2012, elles avaient réglé 93% du montant du sinistre. La compagnie la moins performante (vert-Min) avait réglé moins de 10% du sinistre la première année et moins de 90% la cinquième année. La compagnie la plus performante (rouge – Max) avait réglé près de 40% la première année, et plus de 95% la cinquième année.

Ces délais de règlement de sinistre abusivement longs portent un coup à l'image du secteur et amènent naturellement les assurés à considérer l'assurance obligatoire comme une taxe.

Tableau 17. Délais de règlement à l'issue des recours d'une compagnie auprès des autres compagnies du secteur [2012]

Compagnies		Moy.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Délai [Mois]	IDA	6,8	5,8	6	6,3	6,8	7	7,2	7,2	7,8	8	ND
	hors IDA	7,1	4,2	6	6,2	4,9	6,2	6,5	5,9	12	7	12

Le non-respect des conventions IDA et hors IDA conduit les compagnies à recourir de manière excessive à la Commission de Conciliation. Les capacités de traitement de celle-ci saturent ; par diffusion, les mauvaises pratiques finissent par être adoptées par toutes les compagnies.

L'objet même de la convention IDA est emblématique de la détérioration de la gouvernance du secteur. Celle-ci était censée orienter les pratiques des acteurs du marché vers une meilleure prise en compte de l'intérêt du client. La fluidification des compensations entre compagnies devrait en théorie accélérer l'indemnisation du client.

Or, en pratique, on constate que les compensations entre compagnies sont d'un délai comparable à celui qu'on peut observer dans le cadre de la convention hors IDA. Alors que la Commission de Conciliation ne devrait intervenir que dans des cas exceptionnels et litigieux, celle-ci est sollicitée au tout-venant et ses décisions ne sont même pas respectées par les compagnies.

Au final, la trésorerie des compagnies est impactée et empêchent celles-ci d'avoir de bonnes pratiques vis-à-vis de leurs clients (règlement rapide des sinistres, avance sur recours).

VIII. LA REASSURANCE

La couverture de réassurance la plus répandue sur le marché est celle dite en « excédent de sinistres », c'est-à-dire que le réassureur n'intervient qu'à partir du moment où le montant du sinistre, pour un même événement, dépasse un seuil préalablement défini entre lui-même et l'assureur.

Selon Tunis Ré, le seuil d'intervention varie d'une compagnie à une autre entre 100.000 dinars tunisiens pour le seuil le plus bas et 500.000 dinars tunisiens pour le seuil le plus élevé. Ces montants de conservation ne semblent pas excessifs.

Cependant, le solde est systématiquement en faveur des réassureurs ce qui aggrave le déficit, que les compagnies perdent ou gagnent de l'argent en automobile. La réassurance, y compris pour un risque de masse tel que l'automobile, doit impérativement être maintenue pour couvrir les cumuls de sinistres et les risques importants.

La pratique du marché, à savoir le recours à l' « excédent de sinistre », est adapté à la branche, mais les seuils de déclenchement peuvent être étudiés et certainement être revus à la hausse. En revanche, la réassurance en quote-part, à laquelle certaines compagnies ont eu recours ces dernières années, ne semble pas tout à fait pertinente pour cette branche.

2^E PARTIE : RECOMMANDATIONS

I. REVUE DE LA TARIFICATION

A. RETABLIR UN TARIF D'ÉQUILIBRE EN RC AUTOMOBILE

Recommandation N° 1 : la hausse du tarif RC Auto

La situation actuelle est autodestructrice pour l'assurance Tunisienne : nous avons mis en évidence les mécanismes complexes par lesquels le tarif fixé par **les pouvoirs publics sur proposition du CGA**, nettement inférieur au tarif d'équilibre, entraîne une cascade d'effets qui, tous, contribuent à affaiblir le secteur. Une révision des tarifs s'impose donc, comme un préalable à un renouveau du secteur.

L'amélioration du secteur passe indubitablement par une augmentation générale du tarif : le contexte actuel (contrat programme, période post-Révolution, baisse de la sinistralité intrinsèque, etc.) crée un momentum très favorable qu'il conviendrait de saisir. Cependant, l'histoire montre qu'il est souhaitable d'enrichir cette augmentation générale, immédiate et substantielle, de façon à optimiser l'impact sur le pouvoir d'achat des assurés, sur leur comportement sur les routes et sur leur sinistralité. Idéalement, la hausse de la RC doit s'inscrire dans un cadre où son effet sur la sinistralité est optimisé : une telle approche conduit à faire peser une partie de l'augmentation des tarifs de préférence sur les usages les plus sinistrés et, à l'intérieur de chaque usage, sur les assurés ayant les comportements les plus dangereux.

Ces deux modalités de tarification doivent être combinées pour donner à la hausse du tarif le meilleur effet et rencontrer l'acceptation des assurés. De façon opérationnelle, cela pourrait se faire en combinant diverses mesures :

- d'une part, un ajustement à la hausse de l'ensemble des tarifs,
- d'autre part, une augmentation plus spécifique sur les usages souffrant de la plus forte sinistralité en moyenne
- enfin, le renforcement du système de bonus-malus afin de lui donner plus de poids et, ainsi, de faire peser une bonne part de l'augmentation des tarifs sur les mauvais conducteurs.

La hausse des tarifs est certainement une décision politique délicate en raison de ses répercussions sociales. Toutefois, les vertus de cette mesure ont été démontrées à moyen terme ; le rétablissement et l'excellente situation du secteur marocain des assurances en est l'exemple⁷. A ce titre, la récente décision⁸ prise en 2014 **par le CGA** d'augmenter le tarif RC de 10%, constitue un pas encourageant. L'ajustement concerne les usages *affaires, transport des marchandises, agricole et motocycles*.

Il est important de rappeler la latitude du CGA en matière de fixation du tarif RC et d'identifier ainsi les pistes de mise en œuvre. Le Code des Assurances tunisien offre la possibilité au CGA d'intervenir pour fixer le tarif obligatoire, néanmoins, il a aussi le loisir de

⁷ L'augmentation a eu lieu en 1999. Aujourd'hui, le tarif RC au Maroc fait entre 4 et 7 fois celui de la Tunisie en fonction de l'usage et du véhicule. Au niveau de la prime Auto totale, ce rapport est diminué de moitié, la RC tunisienne représentant 40% de la prime totale, contre plus de 90% pour la RC marocaine

⁸ Circulaire du ministre des finances n°1 /2014 entrée en vigueur à partir de Mars 2015

ne pas intervenir s'il le souhaite et de laisser libre cours au jeu de la concurrence. Ainsi le CGA peut directement actionner les leviers amenant à la hausse du tarif. Deux façons de procéder s'offrent à lui :

- le CGA peut adopter une politique des petits pas, en augmentant progressivement le tarif en fonction de l'avancement des autres réformes et de l'acceptation graduellement consentie par la population. Dans cette configuration, la hausse inexorable du tarif s'accompagne de l'assainissement progressif du secteur. Les assurés perçoivent des améliorations fondamentales dans la gestion des sinistres, dans l'arrêt de la surtarification des autres primes d'assurance et dans la concurrence saine des compagnies illustrée par le développement de nouveaux produits. Puis, lorsque le secteur atteint un stade de maturité et de crédibilité remarquable, le CGA peut procéder à la libéralisation du tarif RC : les compagnies ayant adopté de bonnes pratiques, le CGA exerçant un contrôle strict de leur solvabilité, les assurés sélectionnant les offres d'après la qualité de service en plus du coût, alors, le tarif RC Auto tunisien devrait se maintenir à son niveau d'équilibre. Cette configuration est celle qui a été déployée avec succès au Maroc, toutefois, elle présente l'inconvénient d'un temps nécessairement long avant l'accession à un tarif pleinement libéralisé.
- Le CGA dispose des moyens règlementaires pour libéraliser immédiatement le tarif de la RC Auto. Considérant le coût politique d'une telle mesure, il est difficile d'envisager une libéralisation immédiate et totale. En revanche, la libéralisation pourrait être partielle : le C.G.A. publiant, le tarif d'équilibre comme tarif de référence, le tarif obligatoire actuel n'aurait plus cours. Les assureurs disposeraient alors d'une certaine latitude dans l'application de ce nouveau tarif. Compte tenu des fortes disparités observées entre les résultats des différents assureurs, la modulation pourrait atteindre 20 % dans un sens ou un autre. Cependant la réduction (ou la majoration) appliquée par un assureur devrait être adaptée à ses résultats. Il notifierait son choix au C.G.A ; ce choix pourrait de plus être modulé selon les cases tarifaires s'il apparaît des disparités importantes à l'intérieur de celles-ci. En contrepartie de cette libéralisation partielle, les assureurs s'engageraient à cesser les surtarifications des autres primes.

B. LA HAUSSE DU TARIF OBLIGATOIRE EN RC DOIT S'ACCOMPAGNER DE LA BAISSSE DES TARIFS DES GARANTIES ANNEXES

Recommandation N° 2 : la compensation de la hausse du tarif RC par la diminution du tarif des garanties annexes

Le réajustement à la hausse des tarifs RC (voir annexe 4) doit s'accompagner en sens inverse d'un réajustement à la baisse des tarifs des garanties annexes. C'est à ce titre qu'est intervenue, dans le prolongement de la hausse de 10% du tarif RC, la diminution de 8% des tarifs relatifs aux garanties annexes (vol et incendie). L'entrée en vigueur de ces deux mesures a été concomitante⁹.

C. EVALUER ET REDEFINIR LA SEGMENTATION DU RISQUE

Recommandation N° 3 : la refonte à moyen terme de la tarification *a priori*

⁹ La diminution des garanties annexes s'est faite au travers d'un avenant à la convention inter compagnies relative aux garanties facultatives

Outre les usages, la nomenclature de la tarification actuelle tient compte des puissances. Mais aucun collationnement des résultats tenant compte de ces derniers éléments n'est effectué ; il n'est donc pas possible d'apprécier la pertinence de cette segmentation.

Il a été fait référence à plusieurs reprises dans nos entretiens avec les assureurs, d'une différenciation géographique de la sinistralité. Une première étape serait sans doute une étude des fréquences selon diverses nomenclatures. Dans un contexte de libéralisation totale du marché il appartiendrait à chaque assureur de faire les études adéquates pour segmenter son tarif. Cependant la taille du marché et des assureurs conduirait très rapidement à ce que ces études ne soient pas pertinentes. Le projet de base de données peut être un outil qui permette à la profession de développer les études adéquates.

Dans un premier temps, tant que les outils ne sont pas en place certaines études pourraient être entreprises sous la responsabilité du CGA.

D. EQUILIBRER L'ASSURANCE R.C DES USAGES NE FAISANT PAS L'OBJET D'UNE TARIFICATION OBLIGATOIRE

Recommandation N° 4 : la renégociation des tarifs professionnels

En premier lieu, il s'agit de réviser à la hausse les tarifs des Transports Publics de Voyageurs déficitaires : les taxis individuels, les taxis collectifs et le transport rural. Ces derniers ne sont pas sujets à une réglementation, puisqu'ils sont négociés avec la Fédération Nationale des Transporteurs. La convention peut et doit être renégociée : les tarifs issus des dernières négociations ont été revus à la baisse.

En second lieu, comme nous l'avons vu dans la première partie, l'usage "louage", qui économiquement correspond aux taxis collectifs interurbains, est le seul à présenter une tarification RC équilibrée. La tarification des risques annexes qui présente une très faible sinistralité pourrait donc être fortement réduite. Il en est de même de l'usage "taxis collectifs" (peu nombreux) pour lequel une hausse modérée de la RC pourrait être largement compensée par une baisse des garanties annexes.

II. RENDRE PLUS EFFICACE LE SYSTEME DE BONUS-MALUS

L'amélioration du fonctionnement du système de bonus-malus est indispensable et apportera incontestablement une contribution significative à un meilleur équilibre technique de l'assurance responsabilité civile automobile en Tunisie, notamment par la diminution de la sinistralité.

Le système de bonus-malus est un complément idéal à l'augmentation des tarifs, pour contribuer à l'équilibre financier en réduisant les charges de la branche auto. Il permet d'optimiser le compromis entre la nécessaire solidarité des assurés par la mutualisation des risques, et l'impératif de valoriser les bons comportements et de sanctionner les mauvais ; son application stricte est profitable à tous les acteurs. Il permet aux assureurs de déterminer le risque réel que représente un assuré par rapport aux autres, puisque son historique récent de sinistres et d'accidents responsables est pris en compte. Pour l'assuré, le système présente un facteur d'incitation à la prudence au volant, conduisant celui-ci à limiter sa prise de risque, réduisant de fait la probabilité d'avoir un accident.

A. REVOIR LE SYSTEME DE BONUS-MALUS

Comme cela est dit de façon approfondie dans le diagnostic, les paramètres qui structurent le système actuel de bonus-malus sont inadaptés : écart trop faible entre le bonus maximal et le malus maximal, nombre insuffisant d'années sans accident permettant

d'accéder au bonus maximal, etc...Par conséquent, il est impératif de prendre les mesures nécessaires pour corriger ces dysfonctionnements qui freinent l'efficacité du système.

Recommandation N° 5 : il faut, en priorité, mettre en place une échelle du système de bonus-malus plus ample que celle actuellement en vigueur.

Le benchmarking international a montré que l'échelle entre la prime la moins élevée et la prime la plus élevée, actuellement fixée à 5 en Tunisie (2,5 pour les usages professionnels), devrait être plus proche de son niveau en Europe : il sera nécessaire de revoir l'échelle de bonus-malus afin que la prime moyenne issue de l'application du bonus conduise à multiplier par 3 au moins la prime moyenne.

Cette réflexion doit cependant s'accompagner d'une étude actuarielle spécifique à partir des états réglementaires, permettant de déterminer l'échelle de bonus-malus la plus adaptée au marché.

Recommandation N° 6 : allonger la période d'assurance permettant d'atteindre le bonus maximum.

Actuellement, un conducteur tunisien obtient la prime la plus favorable après seulement 10 années sans sinistre. En Allemagne par exemple, il faut attendre 21 années avant d'atteindre le bonus maximum.

Recommandation N° 7 : développer un mécanisme différent à appliquer pour les usages « privés » et les usages « professionnels » (qui peuvent à leur tour être subdivisés).

Il est nécessaire de revoir l'échelle de malus des usages professionnels, qui présentent des sinistralités élevées afin d'équilibrer l'assurance RC de ces usages. En 2013, le S/P du principal usage professionnel, à savoir les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes (représentant 15% du CA auto RC tous usages), est de 254%. Ce S/P est nettement supérieur à celui des véhicules de tourisme la même année : 187%.¹⁰ Pour réduire la sinistralité de ces « mauvais » risques, il convient d'instaurer une majoration de prime assez importante.

B. METTRE EN PLACE UN SYSTEME D'INFORMATION CENTRALISE

Le système de bonus-malus, qui fait intervenir de nombreux acteurs, est malheureusement peu appliqué par le marché. En effet, le système est handicapé par le non-respect des procédures de nombreuses compagnies et le contournement des règles par certains assurés. La mise en place d'un système d'information centralisé est la condition principale pour faciliter son application. C'est pourquoi une convention d'assistance pour la mise en place de la centrale des risques a été signée entre le CGA, la FTUSA et la FMSAR en mars 2015.

Recommandation N° 8 : le bon fonctionnement du système de bonus-malus implique la création d'une base de données centralisée.

Cette base de données centralisée permettrait de stocker toutes les informations relatives aux conducteurs et aux véhicules impliqués dans les accidents de circulation sur une

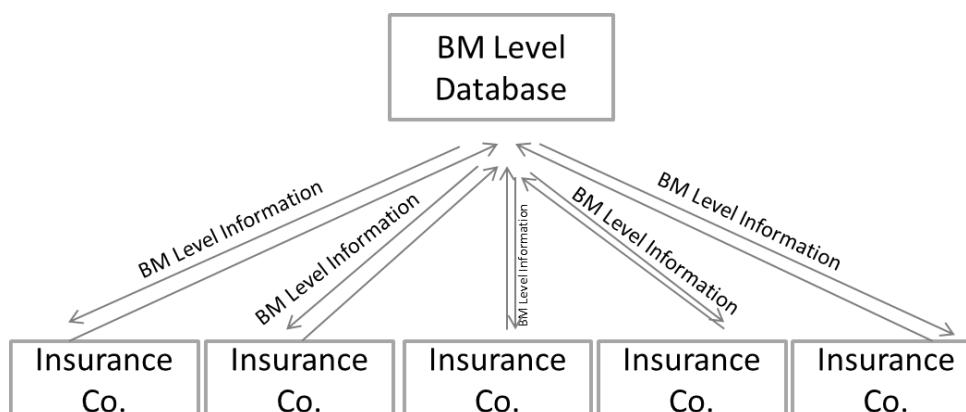
¹⁰ Sur la base des informations communiquées par 7 compagnies

période de plusieurs années (voir ci-dessous la création du Centre d'Information pour l'assurance RCA – Recommandation N°35)

Le principe est simple : lors d'une souscription d'affaire nouvelle ou de renouvellement du contrat, l'intermédiaire d'assurance ou le gestionnaire de la compagnie accède systématiquement à cette base pour que le système lui renvoie le coefficient de bonus, ou de malus, à appliquer. Une fois l'affaire souscrite, il renvoie les informations de tarification à cette base à des fins de contrôle.

Les acteurs du marché tentent déjà d'améliorer la situation par l'adoption d'une approche technologique. C'est dans ce cadre qu'a été signée la convention entre le CGA et l'École Supérieure Privée d'Ingénierie et de Technologie (ESPRIT) pour le développement d'une solution informatique afin d'améliorer l'application du système de bonus-malus. La proposition exige que toutes les compagnies d'assurance transmettent périodiquement au CGA l'ensemble des données contenues dans l'attestation de statut des sinistres (« attestation de bonus-malus »), notamment les niveaux de bonus-malus déterminés pour un client donné, plutôt que de les transmettre uniquement sur demande, comme c'est le cas actuellement. La procédure de partage des données se déroulera de la façon suivante :

Graphique 5. Partage de données sur les bonus-malus



Si cela semble de prime abord une méthode pratique d'amélioration du système de traitement de données actuel, celle-ci reste imparfaite. Se pose en effet la question de la qualité et de l'homogénéité de l'information transmise à la base de données, car ces données sont « traitées » et non brutes. De plus, les informations contenues dans les attestations peuvent être incomplètes et sont souvent très limitées.

La base de données sur les bonus-malus devrait donc consigner l'information brute, standard, c'est à dire directement les détails des polices et des sinistres pour les transmettre tels quels aux compagnies d'assurance. Le système pourrait alors calculer automatiquement le niveau de bonus-malus avant de le transmettre à la compagnie d'assurance qui en fait la demande. Ceci garantirait des données fiables et exploitables.

Ainsi, la mise en œuvre d'une base de données centralisée, qui rassemble des informations sur chacune des polices et chaque sinistre, représente la meilleure solution pour l'échange des données de bonus-malus. Le modèle actuel témoigne de la volonté des compagnies d'assurance de partager des données : il s'agit d'un excellent point de départ, mais non d'une solution définitive et aboutie au problème.

Quel que soit le système de bonus-malus mis en place, une évaluation technique appropriée du risque reste la base de l'équilibre des comptes pour les assureurs. Il convient de mettre en place les outils d'analyse des résultats de la branche avant d'intervenir sur le système du bonus-malus.

Recommandation N° 9 : identifier précisément le conducteur/propriétaire de chaque véhicule : condition « *sine qua non* » à la bonne application du système de bonus-malus.

Cela suppose un identifiant unique du conducteur ou du propriétaire du véhicule, si possible produit par un organisme externe afin d'éviter toute erreur de saisie.

Le référencement du conducteur, ou du moins du propriétaire, plutôt que du véhicule, constituerait une avancée majeure favorisant l'application optimale du bonus-malus. Un objectif à moyen terme serait, pour le CGA d'étudier la possibilité de mettre en place des échanges en temps réel entre la base de données des propriétaires (ou conducteurs) et le fichier central d'identification des personnes.

L'Annexe n° 6 présente les catégories de données à collecter, tant en matière de polices que de sinistres, ainsi que les catégories importantes qui permettraient de relier les deux types de données afin d'assurer un suivi adéquat de l'historique des sinistres chez un assuré.

III. LE CAS DES DEUX ROUES

L'assurance des deux roues mérite une attention toute particulière en raison d'une part, comme déjà évoqué, de la sous assurance pour ce type de véhicules mais également de la très forte sinistralité qu'elle affiche. De ce fait, comme pour l'assurance des autres véhicules, les tarifs de l'assurance obligatoire deux roues devront être revus à la hausse (voir Annexe n°3) et des actions de prévention devront être engagées.

Par ailleurs, l'assurance deux roues, en ce qui concerne les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ non immatriculés, présente le problème majeur de l'identification des véhicules assurés. **Afin de contrôler l'obligation d'assurance deux solutions sont envisageables : l'immatriculation des deux roues et la mise en place d'une vignette auto destructrice.**

A. RENDRE OBLIGATOIRE L'IMMATRICULATION DES DEUX ROUES

Recommandation N° 10 : équiper systématiquement d'une plaque d'immatriculation les deux roues afin de faciliter leur identification.

Cette procédure pourrait s'appliquer sans effet rétroactif, c'est-à-dire uniquement aux véhicules nouvellement mis en circulation après l'adoption de cette nouvelle mesure par les autorités compétentes.

L'objectif serait d'immatriculer les deux roues qui ne le sont pas encore (cyclomoteurs de moins de 50 cm³). Si cela est possible pour tout véhicule neuf, la mise en place sera évidemment plus difficile pour ceux qui sont déjà en circulation. Cette solution, qui à terme reste la meilleure pour identifier tous les véhicules, suppose un certain délai durant lequel une solution transitoire doit être mise en place pour permettre le contrôle de l'obligation d'assurance qui pèse sur tout propriétaire de véhicule à moteur.

B. IMPOSER L'UTILISATION D'UNE VIGNETTE AUTO DESTRUCTRICE

Recommandation N° 11 : rendre obligatoire l'apposition d'une vignette auto destructrice sur les véhicules assurés permettant d'éviter la multi-utilisation du même contrat.

A l'exemple de ce qui s'est fait dans certains pays européens pour la redevance autoroutière des quatre roues, la solution transitoire consisterait à obliger tout propriétaire de deux roues à coller sur son véhicule une vignette d'assurance auto destructrice. Ce type de vignette a la particularité de se déchirer en petits morceaux si on la décolle de son support, ce qui rend sa réutilisation sur un autre véhicule impossible. Une vignette ne peut alors être utilisée que pour un et un seul véhicule.

La possibilité de la mise en place d'une vignette d'assurance auto destructrice a été examinée par une équipe mixte FTUSA/CGA. Cette dernière a procédé à la conception et l'élaboration d'un prototype de la vignette d'assurance tant pour les véhicules terrestres à moteur que pour les deux roues.

L'obligation d'accoler la vignette d'assurance ainsi que les mentions obligatoires qui doivent y figurer viendront compléter l'arrêté du ministre des finances du 12 avril 2006 fixant la forme de l'attestation d'assurance et son contenu.

C. SENSIBILISER L'OPINION PUBLIQUE SUR L'INSECURITE ROUTIERE LIEE A CET USAGE

Recommandation N° 12 : prévoir des actions de prévention ciblées pour ce type de véhicules

Au regard des statistiques préoccupantes liées aux deux roues, il apparait absolument nécessaire de lancer des campagnes de sensibilisation pour prévenir les dangers des deux roues.

La priorité consiste notamment à rendre systématique le port du casque, pourtant inscrit comme obligatoire dans la législation pour les conducteurs et les passagers, mais qui, en pratique n'est pas respecté.

D. INCLURE LES DEUX ROUES DANS LE SYSTEME DE BONUS-MALUS

Recommandation N° 13 : intégrer les deux-roues motorisés dans le système de bonus-malus avec une échelle spécifique.

L'intégration des deux roues dans le système de bonus-malus exige d'appliquer une échelle adaptée et spécifique, tenant compte de la sinistralité élevée de cette catégorie.

II. RENFORCEMENT DU CADRE INSTITUTIONNEL : REGLEMENTATION, SUPERVISION ET ORGANISATION DE LA PROFESSION

Un certain nombre d'assureurs se trouvent dans une situation financière difficile et ne respectent pas, selon toute vraisemblance, les règles de solvabilité en vigueur : provisions techniques insuffisantes, actif représentatif inférieur aux provisions à représenter et marge de solvabilité inférieure à l'exigence légale. **Mais le CGA se trouve dans une situation délicate pour sanctionner une situation qu'il a héritée.**

Le rétablissement d'une tarification d'équilibre permettra donc au CGA de prendre les mesures nécessaires à l'assainissement du marché. D'une façon générale, il serait souhaitable que le CGA soit plus rigoureux dans l'application de la réglementation. C'est le cas en particulier du non-respect des délais réglementaires de production des dossiers annuels (article 60 du Code des assurances) ou des états de conjoncture (arrêté du 7/3/2003).

A. FAIRE RESPECTER L'ASSURANCE RC OBLIGATOIRE

Recommandation N° 14 : décourager le non-respect de souscription de la RC Auto par la systématisation des contrôles et par des sanctions lourdes

L'ensemble des véhicules circulant en Tunisie ne sont pas couverts par la RC Auto, notamment pour les deux-roues qui ne sont pas immatriculés. Ce constat est d'autant plus négatif que le niveau de sinistralité est élevé en Tunisie. Il apparaît nécessaire de mettre en place des points de contrôle supplémentaires, comme l'affichage du certificat d'assurance sur le pare-brise pour les 4-roues ou à l'avant du véhicule pour les 2-roues, ou bien l'exigence de la production d'un certificat d'assurance valide pour le renouvellement de la carte d'immatriculation du véhicule.

B. RENFORCER L'AUTORITE DE CONTROLE PAR L'APPLICATION DU PRINCIPE DE TOLERANCE ZERO

En tant qu'autorité de contrôle du secteur, le CGA doit s'assurer que tous les acteurs respectent la réglementation en vigueur. Nous avons vu dans la première partie de ce rapport que les mauvaises pratiques d'une compagnie ont des répercussions sur l'activité des autres compagnies et la qualité du traitement de leurs assurés. Le contrôle par le CGA doit se manifester au travers de principes simples :

- Le respect strict par les compagnies des mesures que le CGA édicte.
- Le déclenchement systématique par le CGA de sanctions au constat des premiers écarts.
- Le traitement indifférencié des compagnies

La mise en application et l'exercice effectif d'une tolérance zéro appellent l'existence d'un cadre favorable à ce régime. Les éléments constitutifs de ce cadre sont issus d'un référentiel international¹¹ élaboré et mis à jour régulièrement par l'*International Association of Insurance Supervisors* (IAIS). Les principaux sont au nombre de cinq :

- L'accroissement du pouvoir réglementaire du CGA
- La consolidation de ses ressources et moyens

¹¹Insurance Core Principles (ICP)

- Le renforcement du caractère indépendant et exhaustif du contrôle
- L'instauration d'un pouvoir de sanction efficace à la suite des contrôles
- La systématisation et l'immédiateté des sanctions

L'instauration de ce cadre favorable à la tolérance zéro nécessitera la réforme de nombreux articles du Code des Assurances.

Recommandation N° 15 : accroître le pouvoir règlementaire du CGA

Le premier principe exige l'institution légale du pouvoir règlementaire de l'autorité de supervision. Or, le CGA dispose essentiellement du pouvoir d'émettre des avis, le véritable pouvoir d'édiction des règles et de sanction émanant du Ministère des Finances. Dépourvu de pouvoir règlementaire conséquent (circulaires, règlements), le CGA ne peut imposer les règles et les mesures nécessaires. En particulier, il ne peut prendre de mesures immédiates.

L'exemple de la Direction des Assurances et de la Prévoyance Sociale (DAPS) au Maroc vient appuyer cette recommandation. Elle a joué un rôle central dans la restructuration du secteur. Elle était alors dotée de trois prérogatives majeures : la réglementation, le contrôle et la supervision. Ainsi, les principaux textes régulant le secteur des assurances émanaient de la DAPS. Dans le cas d'une circulaire rattachée à la réglementation existante, une ratification du Directeur de la DAPS suffisait. Pour les autres textes, une ratification du Ministre suffisait.

Recommandation N° 16 : consolider les ressources et les moyens du CGA

Ce principe est une condition sine qua non de l'exercice effectif par le CGA de ses prérogatives. Par ressources et moyens, on entend :

- (i) **Les reportings ou « états règlementaires » transmis périodiquement par les compagnies du secteur :** afin de favoriser l'exercice des contrôles, les compagnies doivent transmettre les états règlementaires dans les délais impartis ; aussi, ces documents doivent subir une série de test pour s'assurer de leur fiabilité.
- (ii) **Les moyens d'analyse des informations disponibles dans les reportings :** sur la base des états règlementaires, le CGA doit construire une base de données fiable et utile. Par ailleurs, le recrutement d'un actuaire paraît indispensable pour que le CGA soit en mesure de juger de la pertinence des tarifs mis en œuvre par les assureurs.
- (iii) **Un effectif de contrôleurs suffisamment étoffé en quantité et diversité de profils :** il convient d'augmenter le nombre de contrôleurs, d'étoffer l'effectif de nouvelles compétences et d'offrir des formations aux contrôleurs actuels

Recommandation N° 17 : renforcer le caractère exhaustif et indépendant du contrôle

Le référentiel de l'IAIS décrit le périmètre d'un contrôle efficient comme étant, en plus de la revue financière, l'analyse en profondeur des compagnies (gouvernance, conformité règlementaire, etc.) et des risques auxquels elles s'exposent. Ceci en vue de protéger au mieux les assurés.

Recommandation N° 18 : instaurer un pouvoir de sanction efficace à la suite des contrôles

Le référentiel de l'IAIS évoque le caractère rapide, approprié et nécessaire des sanctions. Ces qualités résultent de plusieurs facteurs.

En premier lieu, au sein du CGA, et particulièrement de la Commission de Discipline, les compétences techniques doivent tenir un rôle supérieur dans le choix des membres de cette Commission ; actuellement, un seul membre (sur cinq) est choisi pour ses compétences. Or ces compétences sont nécessaires pour décrypter les infractions au Code des Assurances et analyser les données présentées par le secteur. C'est en ce sens que le Collège du CGA a pris, dans le cadre de sa réorganisation, la décision de renforcer la présence des représentants du Secteur de l'assurance au sein de la commission de discipline. En France, il existe une Commission des Sanctions au sein de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution dont les membres sont entièrement dédiés à cette activité.

En second lieu, il est nécessaire de revoir les procédures du CGA pour que celles-ci s'exécutent avec une quasi-automaticité depuis le constat de l'infraction faisant suite au contrôle par le CGA, jusqu'au déclenchement des poursuites disciplinaires amenant à la décision de sanction de la Commission de Discipline.

En dernier lieu, il convient d'élaborer un référentiel pour le traitement des compagnies en fonction de la situation financière révélée par le contrôle du CGA. Ce référentiel décrirait l'ensemble des mesures à prendre et des procédures à suivre en fonction du cas de rattachement de chaque compagnie. On peut distinguer trois cas d'espèce :

- Les compagnies respectant les ratios règlementaires voient leur dossier classé
- Celles respectant difficilement ces ratios bénéficieraient d'un suivi jusqu'au rétablissement de leur situation
- Celles ne respectant pas ces ratios subiraient des mesures de police administrative pouvant aller de la mise en demeure jusqu'au retrait d'agrément

L'efficacité d'un tel accompagnement des compagnies par le CGA en fonction de la situation financière de celles-ci, a été récemment illustrée avec succès. Considérant la faible capitalisation d'une Compagnie de la place aux vues de ses engagements, le CGA a exigé et obtenu une recapitalisation de TnD 45 Millions de dinars en numéraire, et de TnD15 Millions de dinars complémentaires en certificats d'investissement.

Recommandation N° 19 : systématiser et appliquer sans délai les sanctions prononcées

Il faut distinguer le fait d'énoncer une sanction et celui de l'appliquer. Il se trouve que la mauvaise application des sanctions par le CGA a créé un climat d'impunité auquel il faut impérativement mettre un terme.

Ainsi, la commission de discipline, en plus d'être chargée de statuer sur les sanctions à appliquer en cas de manquement d'un organisme d'assurance, devra veiller à leur application systématique et rapide dans les délais retenus.

Le corollaire de cette reprise en main doit être, conformément au référentiel de l'IAIS, de communiquer auprès des compagnies sur les processus de contrôle et sur les sanctions auxquelles elles s'exposent. Cet effort de communication pourrait être consacré au travers d'une charte de contrôle.

L'exemple du Maroc a démontré que ce changement d'attitude a un effet bénéfique sur l'autorité de supervision : en témoigne le prestige et le respect dont jouit la DAPS aujourd'hui auprès du secteur.

Recommandation N° 20 : renforcer la supervision en mettant en œuvre le plan d'actions tel qu'il découle de l'auto-évaluation des P.B.A. de l'I.A.I.S.

Parallèlement à la mission sur la RC Auto, le CGA a mené avec l'assistance de la Banque Mondiale une auto-évaluation du respect des Principes de Base de l'Assurance. La mise en œuvre de certaines dispositions du plan d'action qui en découle viendra utilement compléter les actions préconisées dans ce rapport

C. LE RENFORCEMENT DU ROLE DE LA PROFESSION DANS LE SECTEUR

Le rôle de la profession dans le secteur doit également être revu et la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance doit s'impliquer davantage dans la gestion de l'assurance automobile et notamment dans l'information du public. En particulier le réajustement des tarifs devra faire l'objet d'actions pédagogiques accompagnées d'informations claires sur la nouvelle transparence des contrats et de la souscription des garanties annexes. Cela se fait déjà par l'intermédiaire du site internet de la profession, par la publication de brochures ou de revues spécialisées et également par la participation ou l'organisation de débats sur le rôle de l'assurance dans la société tunisienne. Toutefois ses actions en matière de promotion et de diffusion et de sensibilisation du public restent encore trop limitées.

Recommandation N° 21 : faire de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance (FTUSA) un acteur majeur du développement du secteur

La FTUSA est aujourd'hui à l'image du secteur qu'elle représente et son pouvoir d'influence limité. La restructuration du secteur améliorera donc sensiblement le statut et les possibilités d'intervention de la FTUSA. Elle sera à même de mener pleinement sa mission de « représentant de la profession ».

Actuellement, la FTUSA joue néanmoins un rôle remarquable au travers des différentes missions qu'elle réalise :

- Communication sur le secteur via son site internet et par l'émission d'un rapport annuel complet sur le secteur.
- Organisation des relations professionnelles entre assureurs par des conventions inter-compagnies (conventions IDA et Hors IDA) qui ont malgré tout dégagé des effets positifs les délais de règlements des sinistres matériels
- Représentation des intérêts de la profession vis-à-vis des autres instances du secteur (association des agents généraux, association des transporteurs etc.).

Son intervention sur de nouveaux domaines est largement souhaitable :

- Promotion de l'image de marque du secteur: sans l'amélioration de la situation du secteur et de la perception par les assurés, une telle action n'est pas envisageable.
- Gestion et promotion des actions de prévention en matière de sécurité routière et d'autres risques

L'extension de ses domaines d'intervention devra s'appuyer sur une FTUSA renouée. Plusieurs chantiers en ce sens sont largement engagés au sein de la Fédération : une nouvelle

gouvernance est en cours de mise en place, un nouveau bureau et un nouvel organigramme sont en cours de déploiement.

III. AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE

Les dispositifs de prévention et de gestion de la sécurité sont encore lacunaires dans les entreprises et sur la route, avec un rôle des assureurs qui reste trop limité. En effet, la prévention routière, bien que financée par les assureurs et les assurés, travaille en déconnexion des opérateurs et ne rend pas de compte de ses actions et de leurs résultats.

A. METTRE EN PLACE DES ACTIONS CIBLEES DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE DE PREVENTION

Dans la lutte contre l'insécurité routière, certaines initiatives ont été mises en œuvre en Tunisie par les pouvoirs publics ces dernières années (mise en place de radars automatiques en 2008, sensibilisation dans les écoles...). Ces quelques actions restent cependant anecdotiques et insuffisantes pour transformer durablement la situation actuelle.

Dans les pays les plus développés, des mesures drastiques ont été mises en place et les améliorations ont été immédiates. Nous pouvons citer l'exemple de l'Allemagne : certes les vitesses ne sont pas toujours limitées mais l'accent est mis sur l'éducation constante de la population grâce à une communication fréquente à l'école et tout au long de la scolarité mais aussi à la télévision et dans les médias écrits. De même au Royaume-Uni, les plus jeunes sont éduqués très tôt au respect librement consenti des règles communes. Ces mesures ont porté leurs fruits comme l'illustre le graphique ci-dessus.

Recommandation N° 22 : lutter contre l'insécurité routière en faisant mieux respecter le Code de la Route grâce à une bonne coordination des différents acteurs (FTUSA, Assureurs, Ministère de l'Intérieur et Ministère des Finances au travers du CGA) et une juste combinaison des mesures incitatives, répressives et préventives.

Toutes les expériences internationales montrent que l'amélioration significative de la sécurité routière résulte d'un ensemble d'actions qui combinent prévention, mesures incitatives, répression et amélioration des infrastructures.

1) Prévention

En matière de prévention, plusieurs pratiques sont envisageables : actions de communication auprès des automobilistes, stages pour les automobilistes réfractaires, éducation des jeunes à la conduite...

Recommandation N° 23 : communiquer de façon régulière sur la dangerosité de la circulation routière et la sinistralité en Tunisie.

La communication d'informations représente un levier essentiel en matière de prévention. Il est d'abord indispensable de sensibiliser la population aux comportements à risques et à leurs conséquences. Mais il est aussi absolument nécessaire qu'il y ait une bonne coordination entre pouvoirs publics et assureurs pour obtenir des données de sinistralité fiables. A titre d'exemple, le cas de l'Indonésie est une aberration : le nombre de morts déclaré aux assureurs est 50% plus élevé que celui déclaré à la police.

2) Répression :

Les leviers répressifs sont nombreux : interdiction de remise en circulation des véhicules indemnisés en tant qu'épave, limitation de la vitesse, confiscation de véhicules, intensification des contrôles de police, automatiser des sanctions...

Recommandation N° 24 : multiplier les contrôles de police et automatiser les sanctions pour veiller au bon respect du Code de la Route

Les mesures répressives ont un impact fort et immédiat. Si ces mesures ont un **faible coût** (elles génèrent même un revenu lié aux amendes), **elles sont impopulaires** et le deviennent d'autant plus que leurs effets s'épuisent et que les accidents trouvent leur origine dans l'état des infrastructures et la qualité des conducteurs. Les leviers répressifs doivent donc s'accompagner d'une amélioration des infrastructures et d'actions de prévention.

3) **Incitation :**

La mise en œuvre d'un système de bonus-malus efficace est un élément susceptible de modifier le comportement des automobilistes à travers une incitation tarifaire. L'instauration d'un permis à points serait de nature à renforcer cette incitation.

4) **Amélioration des infrastructures**

Pour améliorer l'état des routes en Tunisie des actions s'imposent : amélioration de la signalisation lumineuse, rectification de tracés, séparation des flux entre usagers, contrôles techniques des véhicules...

Recommandation N° 25 : corriger les nombreuses faiblesses du réseau routier et autoroutier tunisien

B. PLACER LA PROFESSION DE L'ASSURANCE AU CŒUR DE LA PREVENTION ROUTIERE

Recommandation N° 26 : rééquilibrer les organes de gestion du fonds de prévention des accidents de la circulation en faveur de la FTUSA

Recommandation N° 27 : redynamiser le fonds de prévention des accidents de la circulation

La profession de l'assurance (FTUSA & CGA) doit, de par sa connaissance du marché, jouer un rôle moteur dans le pilotage des actions de cet organisme. Cela implique sans doute le rééquilibrage de ses organes dirigeants.

En Tunisie, comme dans de nombreux autres pays (Finlande, Suisse, Slovaquie, Corée du Sud), les ressources du fonds de prévention des accidents de la circulation proviennent des assureurs et des assurés. Les premiers contribuent au financement des interventions de sécurité routière à hauteur de 0,4% des primes automobile, soit TnD 2,6 millions en 2013. Les seconds versent 0,5 Dinars par attestation d'assurance automobile et **0,5 Dinars** par passage à la visite technique, ce qui représente TnD 1,3 millions en 2013.

Néanmoins, les assureurs, qui financent largement le Fonds, sont très faiblement impliqués dans sa gestion et ne disposent pas d'une visibilité claire sur l'utilisation des ressources.

Recommandation N° 28 : mettre en place des actions efficaces de prévention pilotées par la FTUSA

À l'image de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) en France, **la FTUSA devra désormais être fortement impliquée dans la réalisation des actions de prévention**. Il existe de nombreux leviers (voir encadré ci-dessus) susceptibles de faire évoluer la situation actuelle qui diffèrent par leur coût financier, leur popularité et la durée de réalisation de leur gain.

Focus sur la France

La FFSA coordonne de nombreuses actions de prévention sur la sécurité routière

Actions communes des assureurs par l'intermédiaire de deux associations :

- Prévention routière et Promotion
- Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise (PSRE)

Actions de sensibilisations

- Auprès des enfants : élaboration d'un kit pédagogique pour les 9-11 ans sur les comportements de piéton responsable
- Auprès des 15-25 ans : sensibilisation aux dangers de l'alcool et du cannabis sur la conduite (Campagne « Capitaine de soirée ») ; sensibilisation aux dangers des cyclomoteurs (Campagne « le détail qui tue »).
- Auprès des professionnels : Actions sur les dangers des trajets professionnels et « domicile – travail » ; actions de sensibilisation aux responsabilités des chefs d'entreprises en cas d'accident ; campagne sur la consommation d'alcool sur le lieu de travail.

Coordination du partenariat Etat-assureurs

Les assureurs s'engagent depuis 1994 à consacrer chaque année 0,5% des primes de l'assurance automobile obligatoire à des opérations de prévention routière.

Signature en 2007 de la Charte européenne de sécurité routière

- Objectifs de promotion de la sécurité routière au niveau européen
- Partage de données et d'initiatives de chaque Etat dans la lutte contre l'insécurité routière

Des actions communes qui peuvent être complétées par de nombreuses actions de préventions menées par les assureurs eux-mêmes

Afin de lutter contre l'insécurité routière, MAAF Assurances, quatrième assureur automobile français, s'est engagée depuis 1995 dans une politique active de prévention, à travers l'association MAAF Prévention et Sécurité.

Un dispositif d'évaluation de l'efficacité des actions menées doit également être mis en place pour s'assurer que les moyens sont utilisés à bon escient.

IV. INFRASTRUCTURE D'INFORMATION ET GESTION DES DONNEES DU SECTEUR

La mise en place de cette infrastructure est l'un des chantiers majeurs du CGA. De nombreuses avancées ont déjà vu le jour.

A. CADRAGE DU DISPOSITIF DU CENTRE D'INFORMATION POUR L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE (CIA-RCA)

Recommandation N° 29 : cadrer le dispositif du CIA-RCA

Ce cadrage est nécessaire en raison de l'étendue, de la technicité et de la complexité relatifs à la conception, la mise en place et la maintenance d'un tel dispositif. Le cadrage reposera sur la mise en place d'une équipe projet, l'identification des besoins et la définition de l'architecture du CIA et de son cahier des charges. Un plan d'affaire incorporant ces différents aspects est fourni en annexe.

B. AU PREALABLE, UN CADRE JURIDIQUE GOUVERNANT LE CENTRE D'INFORMATION POUR L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE (CIA-RCA) DEVRA ETRE INSTAURE

Recommandation N° 30 : instaurer au préalable le cadre juridique du Centre d'Information pour l'Assurance Responsabilité Civile Automobile (CIA-RCA)

Ce cadre délimitera les obligations, la structure organisationnelle, la structure financière et le déroulement des opérations du Centre. Le CIA-RCA devra être une organisation technique autonome.

C. Gouvernance

Recommandation N° 31 : mettre en place un contrôle du CIA-RCA par un Comité Exécutif composé de spécialistes et issus des différentes institutions membres du centre d'information

Recommandation N° 32 : confier le fonctionnement du CIA-RCA à un responsable choisi par le Comité Exécutif parmi trois candidats nommés par l'association

Recommandation N° 33 : instituer un financement du CIA-RCA par les assureurs

Dans la mesure où ce centre remplira des fonctions de gestion de données qui n'auront plus besoin de l'être en interne, il est légitime que le financement en soit assuré par les assureurs.

Dans un premier temps, le CGA pourrait appuyer financièrement le lancement du CIA-RCA.

D. SECURISATION DES DONNEES

Recommandation N° 34 : opter pour un sourcing primaire (identifiant national unique du ministère de l'intérieur pour les personnes) et identifiant de l'Agence Tunisienne des Transports Terrestres pour les véhicules) et une transmission électronique des données

La collecte de données sur la police et les sinistres auprès des compagnies d'assurance par voie de transmission électronique permet de standardiser le flux d'informations et de bannir les erreurs de saisies manuelles.

Les renseignements sur le véhicule et l'assuré, notamment l'adresse civique, doivent être obtenus auprès de sources fiables telles que le ministère des Transports ou les autorités nationales (immigration, citoyenneté) du pays. Tout véhicule mis en circulation sur le territoire tunisien fait l'objet d'un enregistrement préalable auprès de l'Agence Tunisienne des Transports Terrestres. Il est dès lors possible de mettre en place des liaisons électroniques entre cette agence et le futur centre informatique. Seules ces connexions éviteront toute incertitude dans l'identification des véhicules et des personnes

E. MISE A NIVEAU DU SI DES COMPAGNIES

Recommandation N° 35 : impliquer les compagnies dans la qualité de l'information alimentant le CIA-RCA

Cette implication passe notamment par un renforcement des obligations de reporting des compagnies et son intégration au Code des Assurances. Aussi, l'obligation de produit un rapport d'Audit SI des compagnies permettrait de vérifier leur capacité à satisfaire aux obligations de reporting sous peine de sanctions.

F. CHOIX D'UN PREMIER MODELE SIMPLIFIE DE CIA-RCA

Recommandation N° 36 : un CIA-RCA consacré au traitement du Bonus-Malus

Dans un souci d'efficacité et de rapidité, il est préférable de mettre en œuvre dans un premier temps un outil exclusivement consacré à la bonne application du système de Bonus-Malus, une centrale des risques, comme l'a fait le Maroc pour l'assainissement de son secteur.

Le CGA a signé une convention de coopération avec la FTUSA et la Fédération Marocaine des Sociétés d'assurance et de Réassurance (FMSAR). L'objectif est de se faire assister par la FMSAR pour la mise en place d'une centrale des risques portant sur l'application du système bonus-malus. Ce projet sera piloté par un expert de la FMSAR qui aura pour mission d'élaborer une feuille de route, de rédiger le cahier des prescriptions techniques et de suivre la mise en place de la centrale des risques.

Par ailleurs, le CGA a conclu une autre convention avec l'université « ESPRIT » visant à mettre à contribution l'expérience des équipes de recherche de l'université pour l'aspect développement et intégration informatique de la centrale des risques.

G. DEVELOPPEMENT D'OUTILS INFORMATIONNELS SUPPLEMENTAIRES

1) Croisement avec les des bases de données existantes

Recommandation N° 38 : croiser le CIA-RCA avec les bases de données existantes

Il est important de mettre en place un outil d'échanges électroniques entre l'Agence Technique du Transport Terrestre (A3T) et le futur Centre Informatique de l'Assurance afin de permettre par un téléchargement direct par les sociétés d'assurance, ou leurs intermédiaires, des données propres à chaque véhicule et de lutter contre les fausses déclarations. L'A3T a donné son accord de principe pour collaborer avec le CGA au niveau de l'accès réciproque aux bases de données des deux institutions, ce qui permettrait l'utilisation d'un identifiant unique pour chaque assuré. Un projet de convention de partenariat est en cours de signature. Ainsi, les autorités concernées pourront vérifier que tous les véhicules en circulation sont bien assurés.

De même, il est possible d'obtenir les renseignements sur le conducteur ou le propriétaire auprès des autorités nationales (immigration, citoyenneté) ou de l'administration fiscale. Cette démarche est essentielle pour assurer la qualité de ce type d'information.

La possibilité d'un accès des assureurs à la base de données des infractions de la route devrait être examinée : ces informations permettraient aux assureurs de connaître le comportement routier de tout nouvel assuré dans leur portefeuille et donc d'adapter leur tarification à l'attitude au volant de ce nouveau client potentiel.

2) Gestion de bases de données supplémentaires

Recommandation N° 39 : adjoindre un volet de lutte contre la fraude au CIA-RCA

Il est recommandé de mettre en place une base de données pour les cas de fraude au sein du centre Informatique de l'assurance-RCA. Il conviendra de créer une unité spécialisée dans la lutte contre la fraude qui travaillera en concertation avec toutes les parties prenantes (assureurs, épavistes, agence technique des transports terrestres...)

La mise en place d'une base de données sur la fraude à l'assurance permettra aux différentes compagnies d'assurance de partager l'information existante

Recommandation N° 40 : créer une base de données pour la maîtrise du coût des sinistres

Afin de limiter les excès de certains garagistes tant en matière de main d'œuvre que de coût des pièces détachées, le CIA-RCA devrait constituer, dans la base de données centralisées, un fichier accessible par les services sinistres des différentes compagnies d'assurance, dans lequel serait disponible le prix moyen des pièces détachées par marque et par modèle, ainsi que celui du temps moyen nécessaire à la réparation ou au remplacement de ces éléments.

Ce fichier comprendra par marque et par type de véhicule :

- Le détail des pièces automobiles.
- Le coût moyen de chacune d'entre elles.
- Le temps moyen nécessaire à leur remplacement ou à leur réparation.

Les conditions de création du Centre Information de l'assurance RC Auto sont développées plus en détail en Annexes 6 et 11.

V. AMELIORATION DE LA GESTION DES SINISTRES

Dans ce domaine, les facilités apportées par la Banque de données seront majeures. Toutefois, il conviendra d'améliorer aussi les procédures relatives à l'indemnisation des sinistres et de renforcer les exigences relatives à l'exercice de la profession d'experts.

A. ACCELERER LE REMBOURSEMENT DES SINISTRES

A l'instar de ce qui s'est fait dans de nombreux pays, la FTUSA devrait jouer un rôle important dans l'amélioration de la qualité du service apporté aux assurés.

Le mécanisme opérationnel des conventions prévoit que la société d'assurances de la victime effectue, pour le compte de l'assureur du responsable du sinistre, le règlement du dommage subi par son propre assuré. Il répond à l'exigence d'une prompte et équitable détermination du dommage, sans altérer ou modifier les principes de la responsabilité civile, puisque la partie lésée est tout à fait libre d'agir selon les droits que lui reconnaît la loi. Quant à la société qui a effectué le règlement, elle obtient le remboursement que lui doit l'assureur du responsable par le biais d'une caisse de compensation.

Cependant, nous avons vu dans la partie consacrée au diagnostic que ce mécanisme, prévu dans la Convention d'Indemnisation Directe, trop souvent n'est pas respecté par les compagnies d'assurance. Par rapport à son implication actuelle au sein de la Commission de Conciliation, la FTUSA pourrait assurer une mise en adéquation des ressources attribuées au traitement des recours avec le volume de dossiers traités. Elle ne peut rester devant les tribunaux commerciaux, cette capacité lui étant interdite par sa qualité d'association professionnelle au sens de l'article 91 du Code des Assurances.

Par ailleurs, la FTUSA pourrait produire un classement public des meilleures compagnies en matière d'indemnisation afin d'inciter les compagnies à améliorer leurs performances en la matière.

Recommandation N° 41 : la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance doit jouer un rôle plus important dans l'application des accords déjà en place mais également dans la recherche de nouvelles procédures susceptibles d'accélérer les remboursements aux assurés et les recouvrements inter compagnies.

De son côté, le CGA dispose de moyens contraignants pour faire respecter la Convention d'Indemnisation Directe. L'article 92 du Code des Assurances stipule au dernier alinéa que les accords conclus dans le cadre de l'association professionnelle obligent ses adhérents. Sur la base de cet article, le CGA pourrait sanctionner les compagnies qui ne respecteraient pas les décisions de la Commission de conciliation et plus généralement les dispositions de la Convention.

Aussi, l'article 88 du même Code stipule que la non application des accords conclus au sens de l'article 92 est passible d'une amende allant de 1000 à 5000 dinars par infraction. Ainsi, le CGA est-il en mesure de prononcer des amendes à l'encontre des compagnies ne respectant pas les dispositions de la Convention. Le non-respect des décisions de la Commission pourraient déboucher sur le prononcé systématique d'amendes versées au Trésor Public.

Recommandation N° 42 : le CGA doit sanctionner les compagnies en cas de manquements constatés aux dispositions des conventions d'indemnisation inter-compagnies

Enfin, une autre solution réside dans l'article 10 du Code des Assurances selon lequel les sommes non versées aux dates convenues produisent intérêt au taux d'intérêt légal à compter de la date à laquelle ces sommes sont devenues exigibles jusqu'au paiement intégral. Ces intérêts reviennent au bénéficiaire de l'indemnité. Mais aujourd'hui, les assurés et bénéficiaires d'indemnités d'assurance ne pensent jamais à réclamer ces intérêts de droit.

En intégrant ces dispositions de l'article 10 dans les conventions inter compagnies relatives à l'indemnisation, l'indemnisation des assurés devrait être améliorée. En effet, les compagnies exerçant un recours pour le compte de leurs assurés, agissant en « Bon Père de Famille » et devant leur récupérer tout le préjudice subi, seront alors dans l'obligation de réclamer des autres compagnies ces intérêts. De la sorte, soumises à la contrainte du cumul des intérêts de retards, les compagnies réduiront visiblement les habitudes de tergiversations et de rétentions de fonds.

Recommandation N° 43 : Intégrer dans les conventions d'indemnisation inter-compagnies les dispositions de l'article 10 relatives aux intérêts produits sur les sommes non versées

B. RENFORCER LES EXIGENCES RELATIVES A L'EXERCICE DE LA PROFESSION D'EXPERTS

L'article 80 relatif aux conditions d'inscription et de radiation des experts et des commissaires d'avaries du Code des Assurances, pose des critères peu sélectifs au regard du rôle de ces professions :

- Avoir signé un cahier des charges approuvé par arrêté du Ministre des Finances sur proposition du CGA.
- Etre inscrit sur un registre tenu par la FTUSA après dépôt d'un cahier des charges signé auprès de la FTUSA.

En effet, le rôle de ces professions est capital pour l'indemnisation des assurés (cf. article 79) :

- « Est considéré comme expert, tout prestataire de service habilité à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation ».
- « Est considéré comme commissaire d'avaries tout prestataire de service habilité à constater les dommages, perte et avaries survenus aux marchandises assurées, à exercer le recours contre les tiers responsables et à prendre les mesures conservatoires et de prévention à l'effet de limiter l'aggravation des pertes ».

Par conséquent, il est nécessaire de renforcer les exigences relatives aux conditions d'inscription afin d'améliorer la qualité des estimations de sinistres et le service aux assurés. Par ailleurs, on constate que, contrairement à la Tunisie, de nombreux pays¹² ont instauré l'acquisition de diplôme ou certificat spécifique pour l'exercice de ces professions. La Tunisie est l'un des rares pays qui délivrent le titre d'expert sur la base d'une étude de dossier.

¹²Afrique du Sud, Bahreïn, Etats-Unis d'Amérique, France, Maroc, Nigéria, Sénégal

Recommandation N° 44 : il est nécessaire de renforcer les exigences relatives aux conditions d'inscription afin d'améliorer la qualité des estimations de sinistres et le service aux assurés :

- **Experts et commissaires d'avaries en activité : parcours de formation pour se mettre à niveau**
- **Nouvelle demande (court terme) : niveau d'étude minimum égal au baccalauréat ; instauration d'un parcours de formation initiale obligatoire. Cette mesure prévaudra le temps que soit mis en place un cursus, accessible après le baccalauréat, sanctionné par un diplôme d'expert. La mise en place d'un tel diplôme doit faire l'objet d'une réflexion approfondie de la part du CGA et de la FTUSA.**
- **Nouvelle demande (moyen terme) : Mise en place d'un cursus post-baccalauréat sanctionné par un diplôme d'expert.**

3^E PARTIE : LE PLAN D' ACTIONS

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
Revue de la tarification	1 Hausses incrémentales du tarif RC auto pour atteindre le tarif d'équilibre sur une période de 6 mois à 1 an	- Recrutement d'un ou deux actuaires à temps plein par le CGA - Actualisation de la modélisation du tarif d'équilibre déjà fournie par la BM - Le relèvement du tarif par étapes peut être un moyen d'amorcer le processus	CGA	Ressources internes	Court et moyen Terme
	2 Compenser la hausse du tarif RC par la diminution du tarif des garanties annexes		CGA FTUSA	Ressources internes	Court et moyen Terme
	3 Refondre à moyen terme la tarification <i>a priori</i>	- Réaliser une étude actuarielle sur la segmentation des assurés	CGA	Assistance technique pourrait être sollicitée	Moyen Terme
	4 Renégocier les tarifs professionnels	- Réaliser une étude actuarielle afin de déterminer la situation réelle (Primes, S/P, Résultat) des usages non réglementés ainsi que le tarif d'équilibre par usage - Réviser les tarifs des usages non réglementés à l'issue de la prochaine négociation annuelle entre la FTUSA et l'association des transporteurs	CGA CGA	Assistance technique pourrait être sollicitée Ressources internes	Court Terme Court Terme
Rendre plus efficace le système de bonus -malus	5 Mettre en place une échelle du système de bonus-malus plus ample que celle actuellement en vigueur.	-Réaliser une étude actuarielle dans le but de définir les nouvelles amplitudes de boni-mali à mettre en place	CGA	Assistance technique requise	Court et moyen Terme
	6 Allonger la période d'assurance permettant d'atteindre le bonus maximum.	-A partir des résultats de l'étude, introduire un nouveau décret sur proposition du Ministre des Finances, ajustant les amplitudes et l'étendue du système de bonus-malus actuel	CGA Ministre des Finances	Ressources internes	
	7 Développer un mécanisme différent à appliquer pour les usages « privés » et les usages « professionnels » (qui peuvent à leur tour être subdivisés).				

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humain	Calendrier d'exécution
	8 Le bon fonctionnement du système de bonus-malus implique la création d'une base de données centralisée.	-Mise en place d'une centrale des risques	FTUSA CGA	Convention signée entre le CGA, la FTUSA et la FMSAR en mars 2015	En cours
	9 Identifier précisément le conducteur/propriétaire de chaque véhicule : condition « <i>sine qua non</i> » à la bonne application du système de bonus-malus.				
Le cas des deux roues	10 Equiper systématiquement d'une plaque d'immatriculation les deux roues afin de faciliter leur identification.				
	11 Rendre obligatoire l'apposition d'une vignette auto destructrice sur les véhicules assurés permettant d'éviter la multi-utilisation du même contrat.	-Mener une étude de faisabilité	FTUSA	Assistance technique pourrait être sollicitée	Court Terme
	12 Prévoir des actions de prévention ciblées pour ce type de véhicules	-Mener des campagnes de sensibilisation à destination des plus jeunes	FTUSA	Ressources internes	Court Terme
		- Etablir le modèle de bonus-malus approprié aux deux roues à partir d'une analyse actuarielle et en s'inspirant de systèmes de bonus-malus d'autres pays	CGA	Assistance technique pourrait être sollicitée	Court et moyen Terme
	13 Intégrer les deux-roues motorisés dans le système de bonus-malus avec une échelle spécifique.	-Proposer un décret au Ministre des Finances portant sur le nouveau système de bonus-malus à destination des deux roues puis le faire valider par le Chef du Gouvernement -Actualiser le code des assurances avec ces modifications lors de sa prochaine révision	CGA Ministre des Finances	Ressources internes	Court et moyen Terme

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution	
Renforcement du cadre institutionnel : réglementation, supervision et organisation de la profession	14	Décourager le non-respect de souscription de la RC Auto par la systématisation des contrôles et par des sanctions lourdes			Court Terme	
	15	Accroître le pouvoir réglementaire du CGA	- Redéfinir les prérogatives réglementaires nécessaires à l'action du CGA et à la discipline du secteur	Ministère des Finances	Assistance technique pourrait être sollicitée	Court et moyen Terme
			- Modifier le code des assurances afin de revoir les objectifs, les responsabilités et les prérogatives du CGA, en particulier en termes de pouvoir réglementaire	Ministère des Finances		
	16	Consolider les ressources et les moyens du CGA	- Elever le niveau d'exigence et de conformité des états réglementaires	CGA	Ressources internes	Court Terme
			- Construction d'une base de données du secteur afin de pouvoir analyser efficacement les informations issues des états réglementaires	CGA	Assistance technique	Court et moyen Terme
			- Augmenter la capacité de contrôle et le nombre de contrôleurs	Ministère des Finances	Ressources internes	Moyen Terme
- Développer la formation continue pour les contrôleurs actuels et doter l'équipe de compétences spécifiques			CGA	Ressources internes	Moyen Terme	

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
	17 Renforcer le caractère exhaustif et indépendant du contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Redéfinir le mode de fonctionnement des deux Directions de contrôle en confiant la coordination des activités et l'échange d'information au Secrétariat Général du CGA sous la supervision du Président du CGA - Mettre en place, dans le cadre de la modification du code des assurances, des textes définissant clairement: l'organisation du contrôle, les pouvoirs et habilitations des contrôleurs, les deux types de contrôles (sur pièces et sur place), leurs processus et les sanctions afférentes à l'obstacle ou au refus de contrôle - Etablir et éditer une charte de déontologie à destination des contrôleurs 	Ministère des Finances	Ressources internes	Court et moyen Terme
	18 Instaurer un pouvoir de sanction efficace à la suite des contrôles	<ul style="list-style-type: none"> - Adjoindre à la composition de la commission de discipline des experts en assurances - Dans le cadre de la procédure disciplinaire et du suivi du respect par les compagnies des ratios réglementaires, définir un processus de sanction quasi-automatique après constat de l'infraction - Intégrer ces réformes au code des assurances 	Ministère des Finances	Ressources internes	Court et moyen Terme

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
	19	Systematiser et appliquer sans délai les sanctions prononcées			
		<ul style="list-style-type: none"> - Détailler dans le code des assurances les infractions, les sanctions qui leur sont applicables et les délais d'application - Inscrire, en tant que prérogative de la commission de discipline, la consignation dans un rapport annuel du suivi de la bonne application des sanctions, des infractions constatées, des mesures prises et des sanctions effectivement appliquées 	Ministère des Finances	Ressources internes	Court et moyen Terme
	20	Renforcer la supervision en mettant en œuvre le plan d'actions tel qu'il découle de l'auto-évaluation des P.B.A. de l'I.A.I.S.			
		Voir plan d'action	CGA	Ressources internes Assistance technique pourrait être sollicitée	Moyen Terme
	21	Faire de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance (FTUSA) un acteur majeur du développement du secteur			
		<ul style="list-style-type: none"> - Revoir les priorités de la FTUSA - Aligner l'organisation et les RH en conséquence dont notamment l'élaboration d'un plan de recrutement et la formation de l'équipe de la FTUSA à ces nouvelles prérogatives 	FTUSA	Ressources internes	Moyen Terme
Amélioration de la sécurité routière	22	Lutter contre l'insécurité routière en faisant mieux respecter le Code de la Route grâce à une bonne coordination des différents acteurs (FTUSA, Assureurs, Ministère de l'Intérieur et Ministère des Finances au travers du CGA) et une juste combinaison des mesures incitatives, répressives et préventives.			
		<ul style="list-style-type: none"> - Créer une entité représentant tous les acteurs du secteur dont la responsabilité serait de coordonner et de gérer toutes les actions portant sur la sécurité routière. - Inscrire cette entité dans le code des assurances afin de lui donner toute sa légitimité - Développer en parallèle un Comité de réflexion sur la prévention routière dirigé par les assureurs 	FTUSA et tous les acteurs concernés (ONSR, Ministère des Transports, Ministère de l'Intérieur ...)	Assistance technique requise	Moyen Terme

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution	
	23	Communiquer de façon régulière sur la dangerosité de la circulation routière et la sinistralité en Tunisie.				
	24	Multiplier les contrôles de police et automatiser les sanctions pour veiller au bon respect du Code de la Route				
	25	Corriger les nombreuses faiblesses du réseau routier et autoroutier tunisien				
	26	Redynamiser le fonds de prévention des accidents de la circulation.	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborer une proposition de modification de la gestion du fonds pour la confier à la FTUSA et la présenter au Ministre des Finances - Intervention du Ministre des Finances auprès du Ministre de l'Intérieur et du Développement Local pour modification du mode de gestion du Fonds - Emission d'un arrêté par le Ministre des Finances confiant la gestion du fonds à la FTUSA 	CGA FTUSA Ministre des Finances	Ressources internes	Moyen Terme
	27	Mettre en place des actions efficaces de prévention pilotées par la FTUSA.	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'un plan stratégique de prévention routière sur les 5 prochaines années exposant les principales mesures à mettre en œuvre, les budgets à allouer - Allouer le Budget du Fonds aux différentes mesures, pour leur mise en œuvre et leur suivi 	FTUSA Comité de réflexion sur la sécurité routière	Création d'un Comité de Réflexion sur la sécurité routière	Long Terme
Infrastructure d'information et gestion des données du secteur	28	Cadrer le dispositif du CIA-RCA	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une équipe projet pour la mise en œuvre - Définir l'architecture du CIA et établir son cahier des charges 	CGA	Ressources internes	Court Terme

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
29	Instaurer au préalable le cadre juridique du Centre d'Information pour l'Assurance Responsabilité Civile Automobile (CIA-RCA)	<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction de textes relatifs à l'obligation légale d'alimentation de la base de données et à son fonctionnement - Proposition des textes au Ministre des finances pour validation et introduction auprès du Chef du Gouvernement - Emission par le Chef du Gouvernement d'un décret reprenant les textes soumis - Intégrer ces dispositions dans le code des assurances 	CGA	Assistance technique pour la mise en place du CIA-RCA	Court Terme
30	Mettre en place un contrôle du CIA-RCA par un Comité Exécutif composé de spécialistes et issus des différentes institutions membres du centre d'information		CGA		
31	Confier la gestion du CIA-RCA à un responsable choisi par le Comité Exécutif parmi trois candidats nommés par l'association.		CGA		
32	Développement des logiciels du CIA (à commencer par la conception de la base de données, sourcing et transmission électronique à partir des sources primaires)		Comité Exécutif CIA-RCA	Assistance technique pour la mise en place technique du CIA-RCA	
33	Acquisition et installation de l'infrastructure du CIA-RCA (salles de système, bureaux, serveurs, PC...)		Comité Exécutif CIA-RCA		
34	Introduire un financement du CIA-RCA par les assureurs		Ministère des Finances		Court Terme / moyen

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
	34 Impliquer les compagnies dans la qualité de l'information alimentant le CIA-RCA	- Renforcer les obligations de Reporting des compagnies - Intégrer ce renforcement au code des assurances - Instaurer l'obligation d'un rapport d'Audit SI des compagnies vérifiant sa capacité à satisfaire aux obligations de Reporting sous peine de sanctions	CGA	Ressources internes	Court Terme
	37 Croiser le CIA-RCA avec les bases de données existantes		CGA / Comité Exécutif CIA-RCA		Moyen terme
	38 Adjoindre un volet de lutte contre la fraude au CIA-RCA		CGA / Comité Exécutif CIA-RCA		Moyen terme
	39 Créer une base de données pour la maîtrise du coût des sinistres		CGA / Comité Exécutif CIA-RCA		Moyen terme
Amélioration de la Gestion des Sinistres	40 La Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance doit jouer un rôle plus important dans l'application des accords déjà en place mais également dans la recherche de nouvelles procédures susceptibles d'accélérer les remboursements aux assurés et les recouvrements inter compagnies.	- Amender la Convention IDA en fonction des conclusions de la mission de contrôle lancée par le CGA portant sur l'évaluation des prestations de services des compagnies d'assurance	FTUSA	Ressources internes	Court Terme
	41 La mise en place de la base de données centralisée doit être l'occasion d'une amélioration significative dans la transparence de la gestion des dossiers de sinistres et l'information des assurés				
	42 Intégrer dans les conventions d'indemnisation inter-compagnies les dispositions de l'article 10 relatives aux intérêts produits sur les sommes non versées	- Négocier avec les compagnies l'intégration des dispositions de l'article 10 du Code des Assurances dans la Convention	FTUSA	Ressources internes	Court Terme

Thématique	Recommandations	Actions	Responsables	Moyens humains	Calendrier d'exécution
43	<p>Il est nécessaire de renforcer les exigences relatives aux conditions d'inscription des experts afin d'améliorer la qualité des estimations de sinistres et le service aux assurés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Experts et commissaires d'avaries en activité : parcours de formation pour se mettre à niveau - Nouvelle demande (court terme) : niveau d'étude minimum égal au baccalauréat ; instauration d'un parcours de formation initiale obligatoire. Cette mesure prévaudra le temps que soit mis en place un cursus, accessible après le baccalauréat, sanctionné par un diplôme d'expert. La mise en place d'un tel diplôme doit faire l'objet d'une réflexion approfondie de la part du CGA et de la FTUSA. - Nouvelle demande (moyen terme) : Mise en place d'un cursus post-baccalauréat sanctionné par un diplôme d'expert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Définir à la suite d'un Benchmarking le niveau d'exigence demandé aux experts en termes de formation et d'expérience pour l'octroi d'agrément - Imposer ce niveau d'exigence au niveau du code des assurances 	CGA	Ressources internes	Court Terme

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	S/P de la RC Auto [situation des survenances 2010-2012,vues à fin 2012]	11
Tableau 2.	Dispersion des ratios de Sinistres selon les entreprises (panel de 13 entreprises)	11
Tableau 3.	Sinistralité en fonction des usages.....	11
Tableau 4.	Comparaison avec l'évolution de la Sinistralité Auto au Maroc avant la réforme (1995) et après (2003 et 2015)	11
Tableau 5.	Solde déficitaire de la branche Auto (chiffres 2012).....	12
Tableau 6.	Répartition des primes acquises entre les différentes garanties [MDT]	13
Tableau 7.	Primes unitaires fixées par l'Etat pour les différents usages [MDT]	14
Tableau 8.	Principaux usages en vigueur	14
Tableau 9.	Indicateurs clés des quatre usages significatifs [MDT- 2012]	16
Tableau 10.	Benchmark des systèmes de bonus-malus.....	18
Tableau 11.	Sinistralité de la RC pour la catégorie deux roues [2010-2013]	21
Tableau 12.	Situation des compagnies en termes de couverture de marge de solvabilité et de représentation des engagements techniques (vue en 2012)*	22
Tableau 13.	Sinistralité des compagnies en 2012 [les compagnies en rouge sont en situation financière fragile]	23
Tableau 14.	Créances totales nettes de provisions par âge [2012 ; en MDT ; les compagnies en rouge sont en situation financière fragile]	24
Tableau 15.	Evolution des accidents, blessés et tués [en nombre depuis 2003]	26
Tableau 16.	Cadence de règlement corporel (gauche) et matériel (droite) [2012]	33
Tableau 17.	Délais de règlement à l'issue des recours d'une compagnie auprès des autres compagnies du secteur [2012]	33

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1. Echelle du bonus-malus [Tunisie].....	17
Graphique 2. Evolution des accidents, blessés et tués [base 100 en 2003].....	25
Graphique 3. Évolution du coût moyen corporel	28
Graphique 4. Évolution du coût moyen matériel	28
Graphique 5. Partage de données sur les bonus-malus par la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance	40

