

Pourquoi l'harmonisation des primes d'assurance Automobile ?

Il est 13h à Bujumbura, ce lundi, 17 janvier 2011. Les arrêt-bus près du Marché Central sont pleins de monde, mais aucun bus. C'est la pause de midi et les fonctionnaires et les employés des différents ministères et Compagnies veulent rentrer. Malheur pour eux : l'Association des transporteurs a lancé un mot d'ordre de grève pour protester contre la hausse des primes d'assurance. Cette grève va paralyser la capitale pendant deux longues journées.

Pour faire face à cette grève des transporteurs privés, la municipalité de Bujumbura a réquisitionné quelques bus disponibles de l'Office des Transports en Commun (OTRACO).

Assurance Automobile : une branche déficitaire

Depuis l'exercice 2009, l'Association des Assureurs du Burundi (ASSUR) a procédé à une étude minutieuse de la rentabilité de la branche d'Assurance Automobile. Dans toutes les Compagnies, il s'est avéré que le rapport sinistres/primes est toujours déficitaire, ce qui fait donc que si rien n'est fait, les Compagnies risquent de faillir à leur mission première d'indemniser en cas de sinistre.

En guise d'illustration, voici le nombre de sinistres déclarés au cours de l'exercice 2010, compagnie par compagnie :

a. SOCABU	: 2203
b. UCAR	: 1539
c. BICOR	: 1493
d. SOCAR	: 1466
e. SOGEAR	; 205

Total : 6872 sinistres déclarés jusqu'à fin décembre 2010.

A la **SOCABU**, les sinistres automobiles payés augmentent chaque année et représentent plus de la moitié de tous les sinistres, toutes branches confondues. Ainsi, sur un montant de **2.258.383.463FBU** de sinistres payés en 2007, **1.307.718.933FBU** étaient des sinistres automobiles. Ce rapport était de **1.506.479.977FBU** sur **2.416.632.968FBU** en 2008 et en 2009 il était de **2.115.479.435FBU** sur **2.762.603.185FBU**.

Devant la gravité de la situation, l'Association des Assureurs du Burundi (ASSUR) s'est adressée à l'Agence de Régulation et de Contrôle des Assurances (ARCA), fin Août 2010, pour demander l'autorisation d'augmenter les tarifs d'Assurance Automobile de 15%. L'ARCA n'a pas tardé de répondre pour autoriser la hausse de 10%, applicable à partir du 01/01/2011.

Avec l'accord du Ministère de Tutelle, l'ASSUR s'est organisée pour trouver une base sur laquelle va porter cette augmentation de 10% à partir de la date indiquée, c'est ce que les Compagnies se sont convenues d'appeler « **Harmonisation du Tarif minimum commun en Assurance Automobile** ».

Ces nouveaux tarifs devaient entrer en vigueur le 04/10/2010. Le lendemain, soit le 05/10/2010, des réclamations accompagnées de menaces de grève ont été formulées par le Président de l'ATRABU.

Ainsi, deux réunions ont été organisées à la 2^{ème} Vice-Présidence pour étudier le cas et tous les intervenants dans les domaines des Assurances, des Transports, du Commerce, des Finances et des Associations des Consommateurs et des Transporteurs avaient été conviés à ces réunions.

A la fin de la 1^{ère} réunion, le Chef de Cabinet du 2^{ème} Vice-Président a sorti une lettre portant suspension de la mesure d'harmonisation tout en précisant qu'elle va entrer en vigueur dès le 01/01/2011.

C'est dire donc que les nouveaux tarifs appliqués à partir du 01/01/2011 ont suivi deux étapes à savoir :

1. L'harmonisation des tarifs entre les Compagnies
2. L'augmentation de 10% sur les tarifs harmonisés.

CAUSES PRINCIPALES DE CETTE AUGMENTATION

Il y en a plusieurs, mais il importe de mettre en exergue les suivantes :

1. Les tarifs pratiqués au sein des Compagnies d'assurances étaient vieux de plus de 10 ans et ne répondaient plus à l'obligation d'indemniser.
 2. L'inflation galopante qui, d'après le rapport du Ministère de l'Economie et des Finances du Burundi, a atteint 24,5% en 2008.
 3. L'augmentation sans cesse croissante des coûts des pièces de rechange.
 4. L'augmentation inquiétante du nombre d'accidents sur la voie publique, inhérente à une série de paramètres dont :
 - Le manque de rigueur dans l'octroi du certificat de contrôle technique, des permis de conduire, etc...
 - L'introduction des taxis motos et taxis vélos ;
 - La prolifération des véhicules de transport à conduite à droite ;
 - Le laxisme observé au niveau des agents de la police de roulage, etc...
 8. La compétence exagérée octroyée aux tribunaux de Résidence en matière d'accidents de roulage où ils peuvent allouer des dommages intérêts illimités. (Article 6 de la loi n° 1/8 du 17/03/2005 portant Code de l'Organisation et de la Compétence Judiciaires).
 9. L'augmentation sans cesse croissante du prix du carburant qui entraîne l'augmentation des charges des Compagnies, etc...
- Si la situation devait rester comme elle était, le risque était grand de voir les Compagnies d'Assurances du Burundi fermer leur porte, ce qui aurait des conséquences graves sur l'économie du Burundi, entr'entre :
- Priver le pays des ressources longues pour l'économie ;
 - Priver l'Etat des contributions au Trésor public, qui s'élevaient à 1.490.824.220 pour la seule Compagnie d'Assurances du Burundi (SOCABU) pour l'exercice 2009 ;
 - Priver les populations de leur sécurité et celle de leurs biens.

- Priver de leur revenu des centaines de familles des employés des Compagnies d'Assurances, etc...

EN QUOI CONSISTE L'HARMONISATION DES TARIFS ENTRE COMPAGNIES ?

Avant l'harmonisation, chaque Compagnie avait ses propres tarifs. Il fallait donc fixer un tarif plancher avant de mettre en application l'augmentation de 10% pour le 01/01/2011. C'est ainsi que le tarif a augmenté pour l'une ou l'autre Compagnie tandis qu'il a baissé pour d'autres et cela selon le type ou la catégorie du véhicule.

Sauf pour les bus de 18 places et plus qui ont vu le tarif augmenté de quelques dizaines de Francs Burundais (maximum 97.000FBU), toutes les autres catégories ont vu les tarifs baisser par rapport au tarif de la Compagnie la plus chère.

Pendant la réunion du 15/10/2010, les tableaux des tarifs harmonisés ont été distribués aux intervenants et l'augmentation de 10% aux tarifs harmonisés dès le 1^{er} Janvier 2011 a été acceptée même par les 2 Associations ATTRABU et ABUCO .

Par ailleurs, le représentant du Ministère du Commerce a informé les participants que l'impact de l'assurance dans les prix du ticket de transport est insignifiant par rapport à celui du carburant, du coût des pièces de rechange et de l'entretien des véhicules.

C'est d'ailleurs cela qui a motivé le Chef de Cabinet du 11^{ème} Vice-Président à exiger du Président de l'Association des Transporteurs du Burundi d'apporter le compte d'exploitation d'un bus de transport.

Le tarif plancher commun n'est pas un cartel

Après l'annonce de l'harmonisation des tarifs, différentes voix se sont fait entendre pour dénoncer la formation d'un « cartel » par les Compagnies d'assurances. Il est important de comprendre que la notion de tarif commun plancher qui doit être actualisé chaque année, est différent d'un cartel.

Bien plus, la loi dispose que la prime est annuelle et est payable au comptant (cash). Cependant, l'ASSUR, tenant compte de la situation économique du pays, a offert un privilège aux assurés de fractionner la prime en 3 tranches.

En conséquence, il y a 20% des frais de fractionnement qui s'ajoutent. Un autre aspect important à souligner est que la première tranche (fraction de la prime) représente 40% de la prime totale annuelle tandis qu'à la 2^{ème} et 3^{ème} fraction, la prime est de 30%.

La question qui se pose ici est de savoir s'il y a eu une forte augmentation de la prime ou pas.

1. Pour certains assurés, cela peut paraître vrai car l'harmonisation des tarifs a eu comme effet l'augmentation des tarifs pratiqués dans certaines Compagnies tandis qu'il y a eu statu quo ou diminution dans d'autres.
2. Pour ceux qui étaient habitués à payer la prime en 4 fractions, ils payaient moins qu'aujourd'hui car la prime a été fractionnée en 3 tranches.
3. La 1^{ère} fraction de la prime représente 40% de la prime totale annuelle, ce qui fait remarquer une nette différence par rapport au montant que l'assuré payait trimestriellement.
4. L'augmentation officielle de 10%
5. La TVA de 18%

La solution à tout cela serait de payer la totalité de la prime annuelle pour échapper à l'application des 20% des frais de fractionnement.

Malgré tout cela, le Burundi reste le moins cher en Assurances si on compare avec les pays voisins.

Par ailleurs, si on compare l'impact de la prime d'assurance à celui du carburant ou du coût des pièces de rechange dans le coût du ticket de transport, on voit qu'il est insignifiant.

Pour preuve : l'assurance annuelle du bus de 19 à 30 places coûte 954.889 FBU (prime annuelle). Si on divise cette prime par le nombre de 360 jours, on trouve plus ou moins 2.653 FBU. Ce montant n'achète pas 2 litres d'essence. Donc un bus de plus de 19 places pour circuler toute la journée et avec une assurance de 2.653 FBU de prime avec un risque qui est pendant sur 30 personnes !!! Quid du coût du carburant que consommerait ce bus pour toute la journée ?

Les vrais problèmes des transporteurs

Les vrais problèmes des transporteurs sont les suivants comme le représentant du Ministère du Commerce l'a si bien dit lors de la réunion du 15/10/2010 à la 2^{ème} Vice-Présidence :

- L'augmentation sans cesse croissante du coût du carburant (qui affecte aussi les Assureurs)
- L'augmentation sans cesse croissante du coût des pièces de rechange (qui affecte aussi les Assureurs)
- L'absence d'une politique claire d'octroi des crédits aux transporteurs.
- La vétusté des véhicules.
- Les impôts et taxes
- Le dédouanement très cher des véhicules et plus particulièrement ceux du transport.
- La qualité des routes
- Etc...

Conclusion

Pour garder la capacité d'indemniser les clients en cas de sinistre, les Compagnies d'Assurance du Burundi n'ont d'autre choix que de hausser les primes d'assurance. Cette hausse devient aussi nécessaire pour intégrer ce secteur dans la Communauté Est-Africaine. Toutes les parties prenantes sont d'ailleurs tombés d'accord sur cet impératif à l'issue de différentes rencontres.