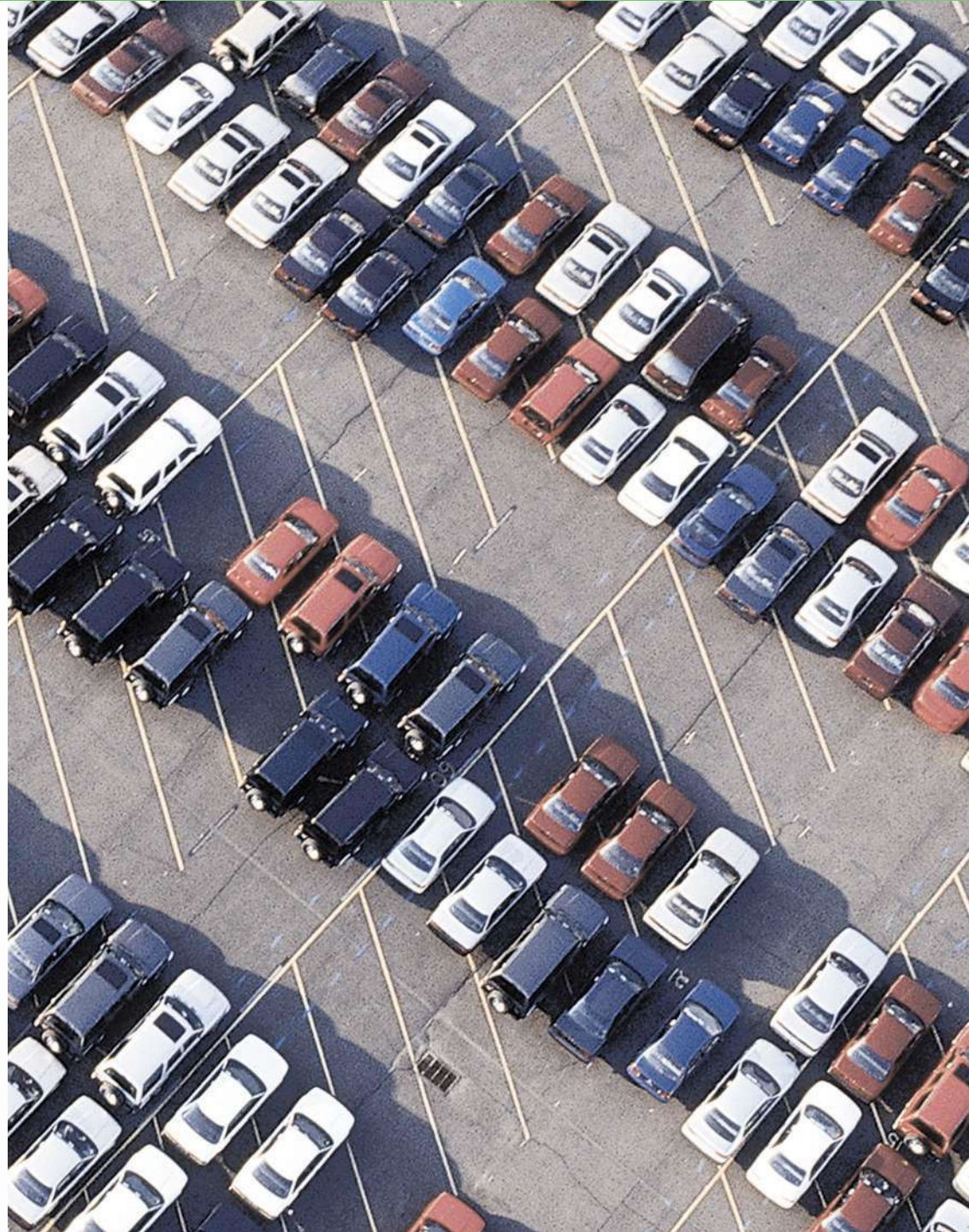


Etude d'Intérêt Général portant sur la branche Automobile au Maroc et à l'international

Décembre 2022



Sommaire

A.	Périmètre de l'étude	3
B.	Présentation des marchés	5
1.	Maroc	6
1*	Point NARSA	22
2.	Turquie	31
3.	Côte d'Ivoire	48
4.	Cameroun	64
5.	Sénégal	80
6.	Spécificités de la zone CIMA	96
7.	Émirats Arabes Unis	100
8.	Égypte	114
C.	Synthèse comparative	127

A. Périmètre de l'étude



Périmètre global et méthodologie

Pays couverts



Maroc



Côte d'Ivoire



Sénégal



Cameroun



Egypte



Turquie



Emirats Arabes Unis

Thématiques abordées

- Présentation Générale de la branche Auto
 - Présentation du cadre macroéconomique pays
 - Présentation globale du marché de l'assurance
 - Historique de primes et revue de leurs sous-jacents
 - Revue des profils de rentabilité et de ratios combinés
 - Panorama concurrentiel global
- Revue des principales caractéristiques de marché
 - Revue des drivers de primes : structure et caractéristiques de la RC, dynamiques de tarification, spécificités marchés (non assurance, Pools TPV ...)
 - Revue des drivers de sinistralité : mécanismes de compensation des dommages matériels et du corporel, cadre de recours, initiatives de marché, risques majeurs....

Principales sources et méthodologies

- Analyses et recherche bibliographique sur la base de publications :
 - Organisations internationale : FMI, Banque Mondiale...
 - Ministères et autorités de régulation
 - Fédérations d'assureurs
 - Assureurs et réassureurs
 - Autres sources pertinentes
- Entretiens experts :
 - Autorités de régulation
 - Principales compagnies d'assurance et de réassurance dans les pays couverts

The image features a modern office environment with large windows overlooking a city skyline. In the foreground, several people are silhouetted against the bright light from the windows. They are seated at desks, some working on laptops, others in conversation. The office has a clean, professional look with a grid pattern on the floor. The overall atmosphere is one of a busy, contemporary business setting.

B. Présentation des marchés

1. Maroc

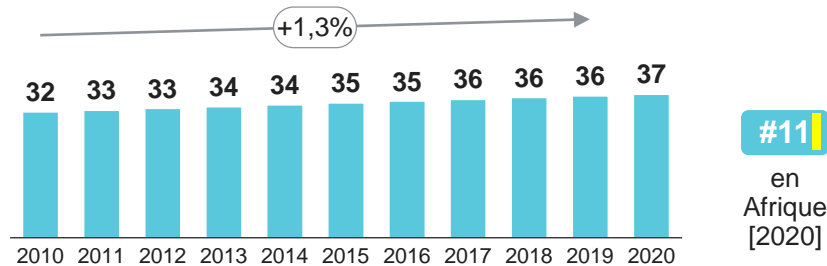


Au cours de la dernière décennie, le Maroc a connu une croissance stable et modérée à ~3,4% p.a., tout en maîtrisant le taux d'inflation

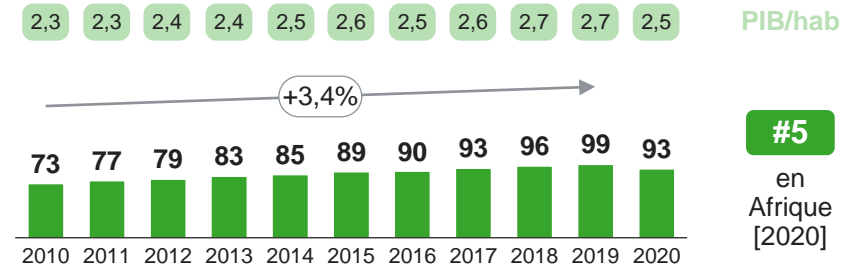
Aperçu des principaux indicateurs économiques au Maroc [2010-2020]



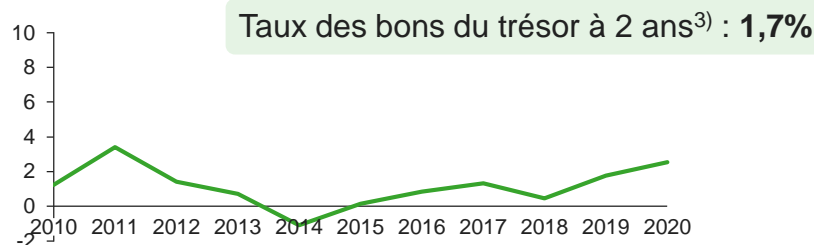
Population [m #]



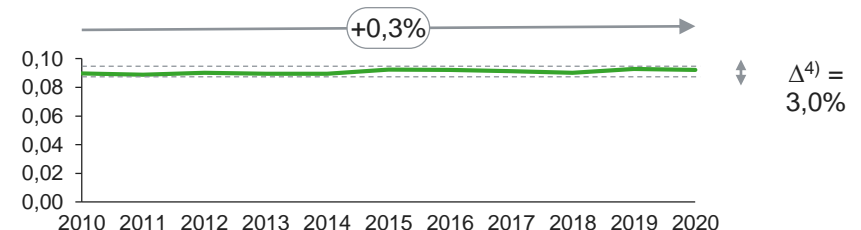
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Dirham marocain vs EUR



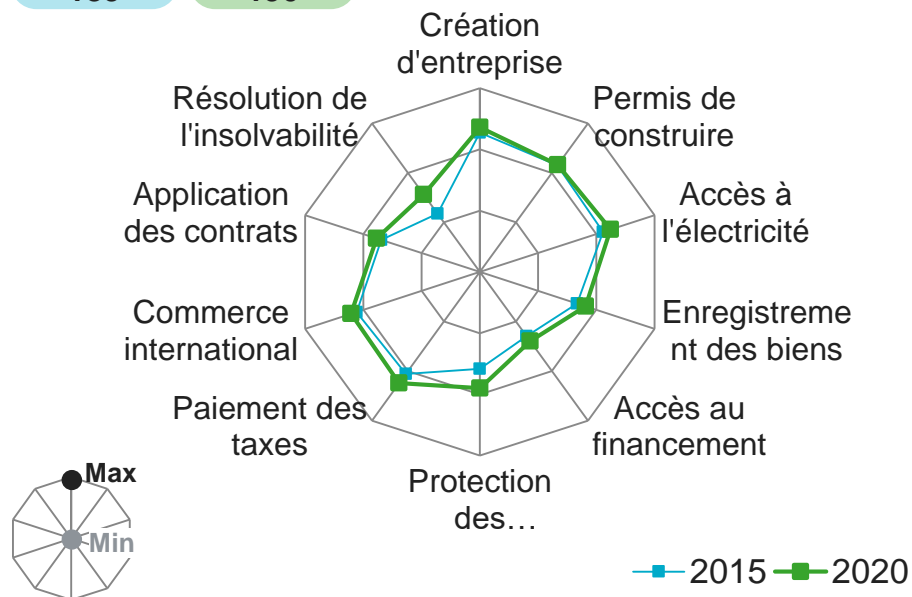
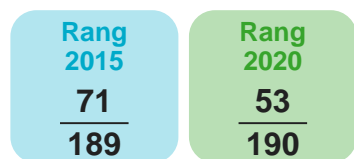
1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, le 08.08.2022 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane

La stratégie publique d'amélioration du climat des affaires a permis au Maroc d'atteindre, en 2020, le 53^{ème} rang du classement *Doing Business*

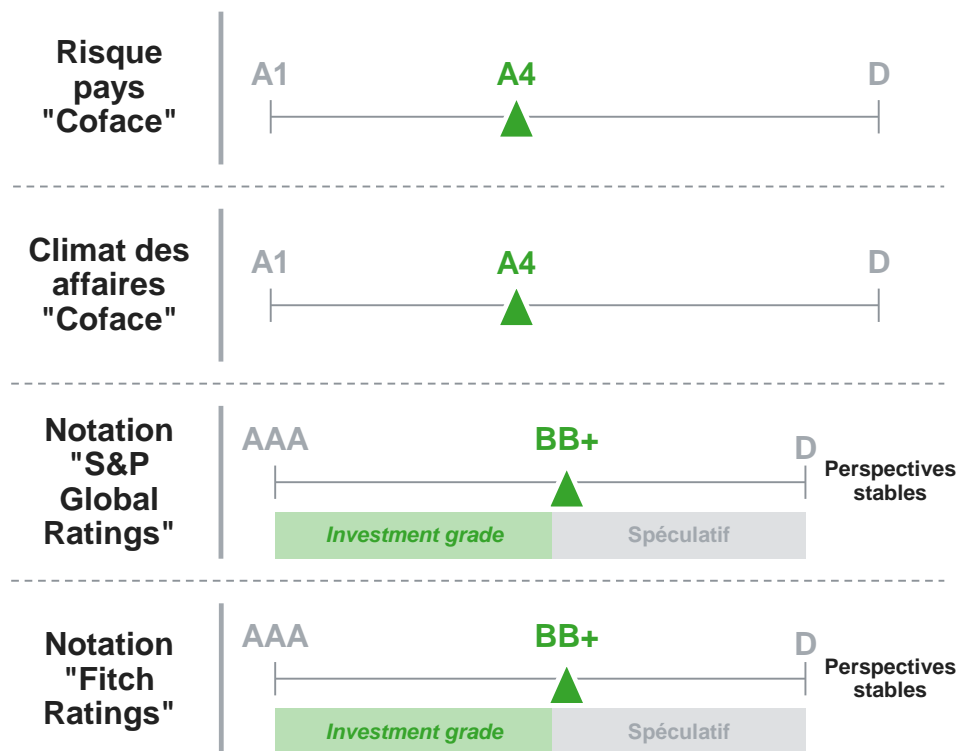
Évaluation de l'environnement économique marocain



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

Au Maroc, le marché de l'assurance a atteint ~4,5 Mds EUR de primes en 2021 (2^{ème} en Afrique) et reste dominé par l'épargne et l'Automobile

Panorama du marché de l'assurance au Maroc



Profil [2021]

Régulateur : ACAPS

Primes émises : 4,5 Mds EUR

Rang en Afrique : #2

Densité d'assurance : 114 EUR

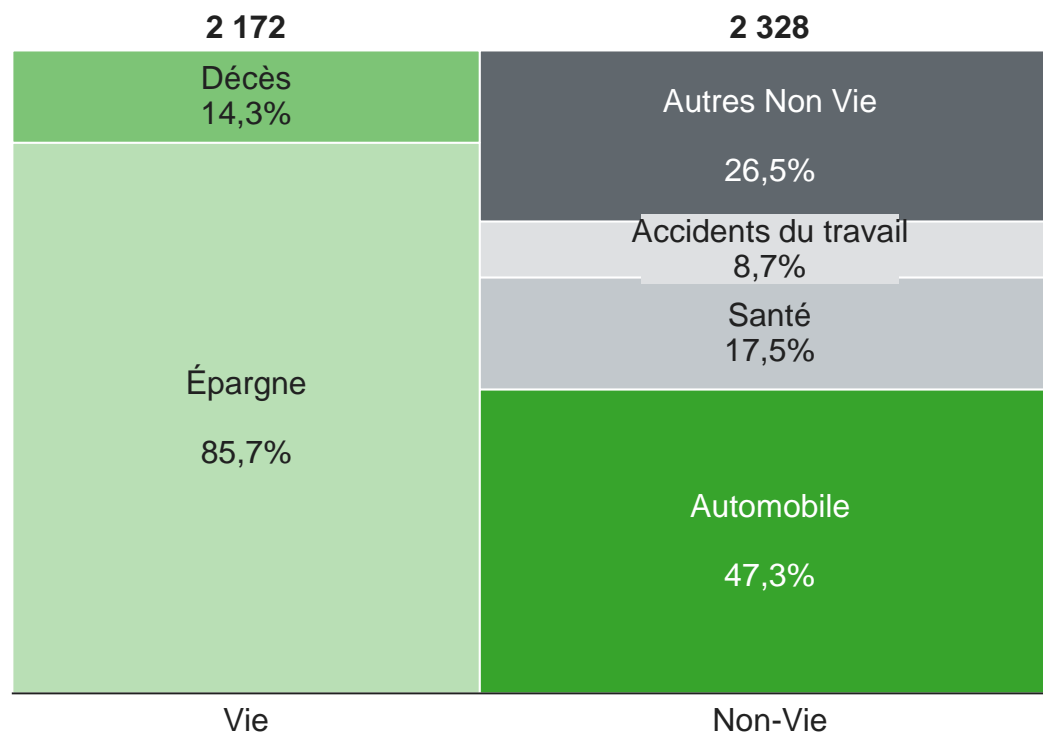
Pénétration Non-Vie : 2,32%

Rang en Afrique : #2

Compagnies d'assurance : 12

Dont NV : 10

Primes émises par branche [m EUR ; 2021]

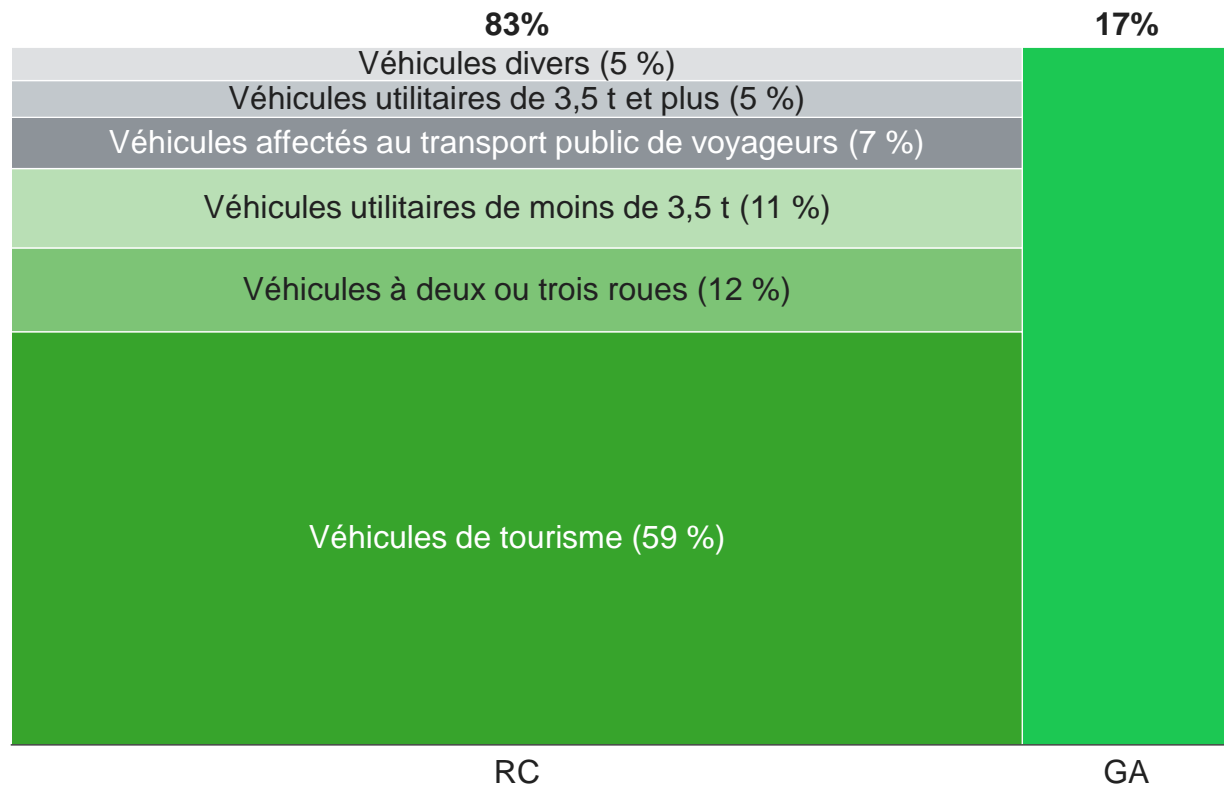


En Auto, la RC génère 83% des primes (vs. 17% pour les garanties annexes) – Les véhicules de tourisme génèrent 60% du marché RC

Primes émises par segment de la branche automobile [m EUR ; 2021]



$\Sigma = 1\,203$ m EUR



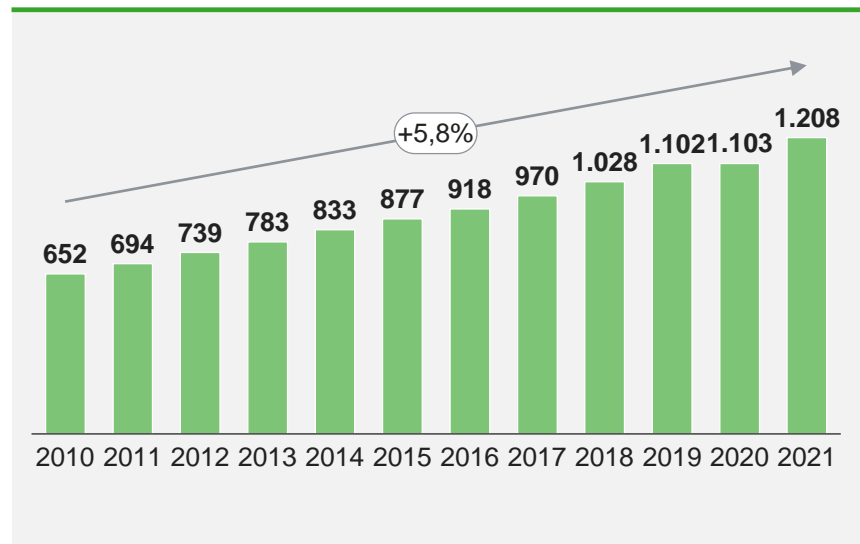
- Le marché de l'assurance Automobile est **dominé par la Responsabilité Civile** qui représente **~83% des primes émises**, avec un segment de **véhicules de tourisme** dominant (60%)
- Toutefois, en vision client sur les véhicules de tourisme, **~30 à 50% des clients sont équipés de Garanties Annexes (GA)**

Le marché de l'assurance Auto affiche depuis 10 ans une croissance solide de 5,8% p.a. accentuée par l'équipement en GA (17% des primes)

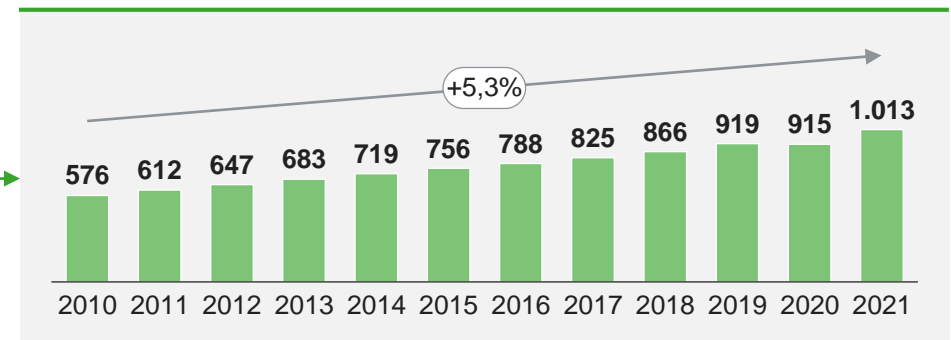
Évolution de la branche Automobile au Maroc [m EUR ; 2010-2021]



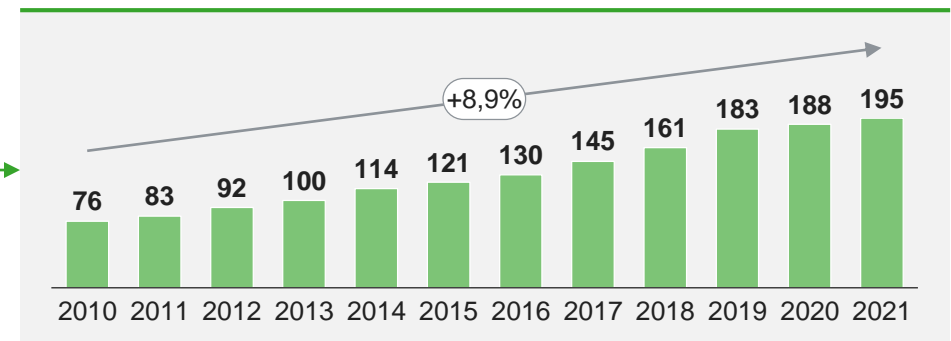
Primes Automobile émises



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



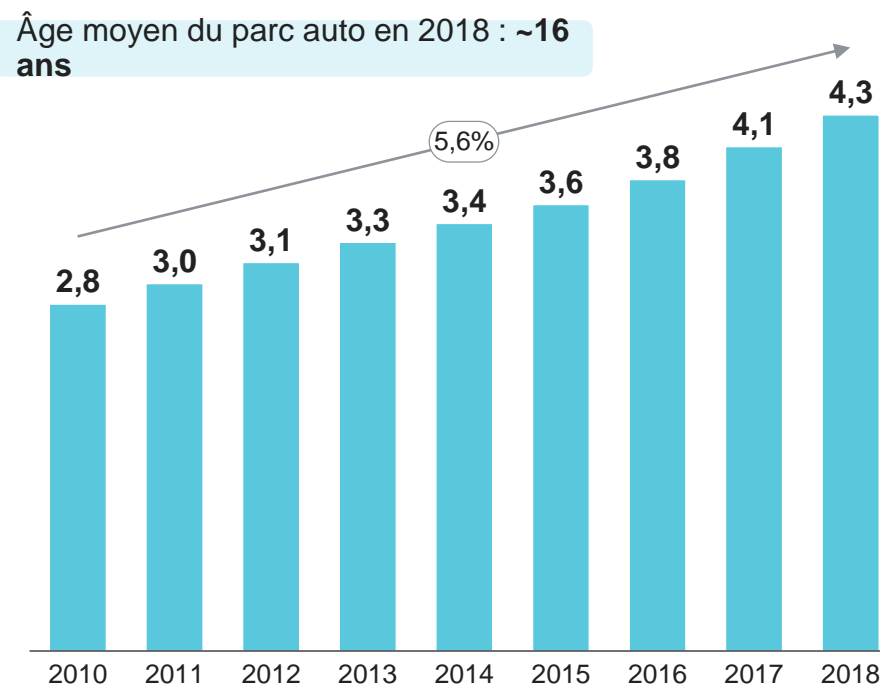
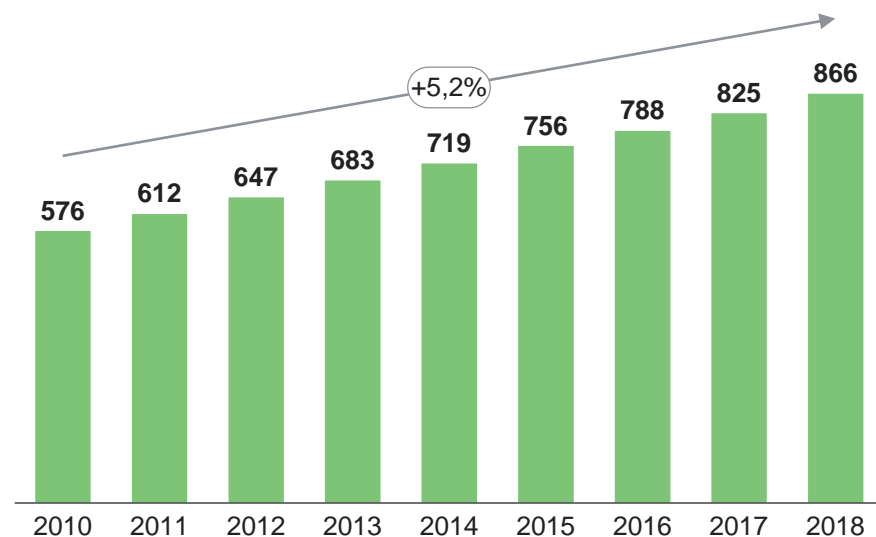
En RC, la croissance des primes a été portée par celle du parc automobile qui a crû de 5,6% p.a.

Évolution des primes Auto RC et du parc automobile au Maroc [2010-2018]



Primes RC Automobile émises [m EUR]

Parc automobile marocain [m #]

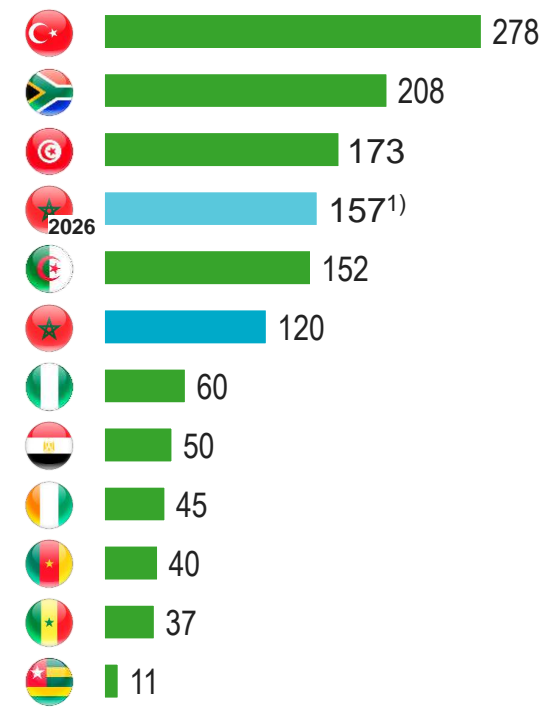
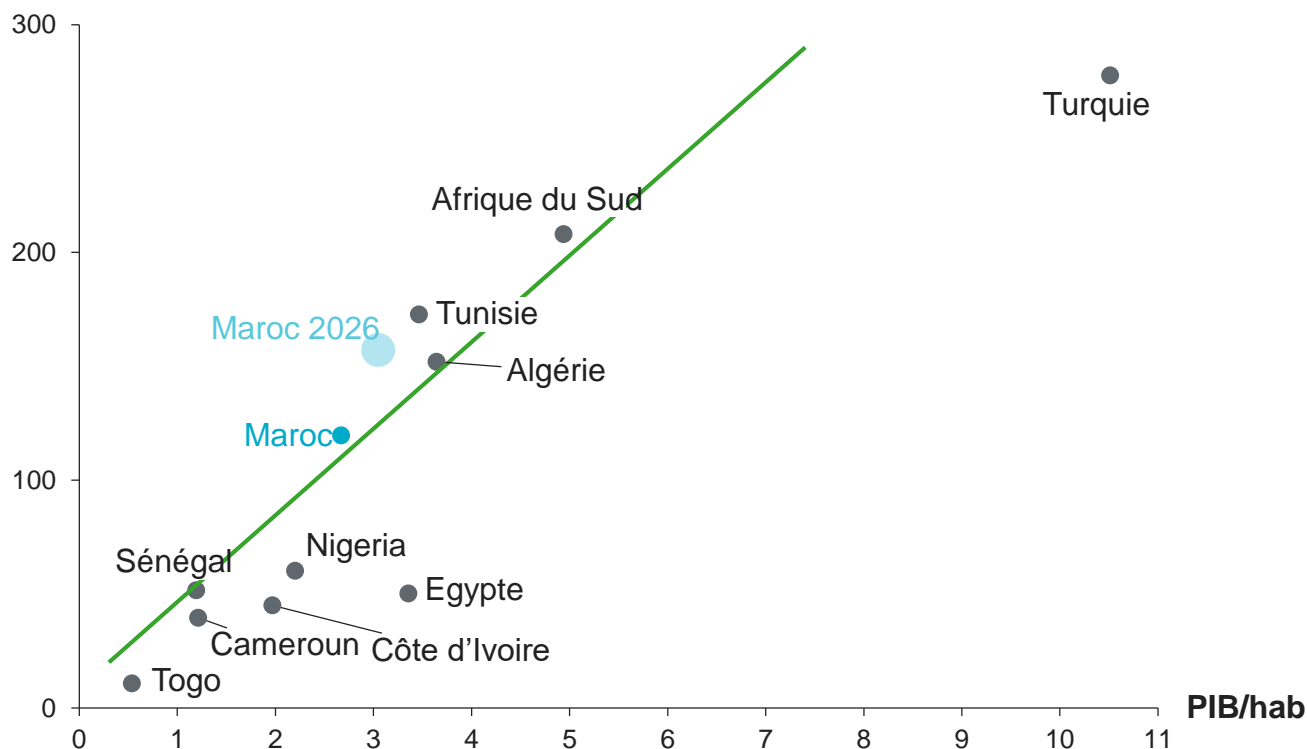


Cette croissance devrait se poursuivre durant les prochaines années au vu du potentiel additionnel de croissance du PIB/habitant au Maroc

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



1) Projection 2026

Note : Taux de motorisation projeté selon la moyenne de croissance estimée du PIB/habitant entre 2021 et 2026, afin d'isoler l'effet de la pandémie de Covid-19

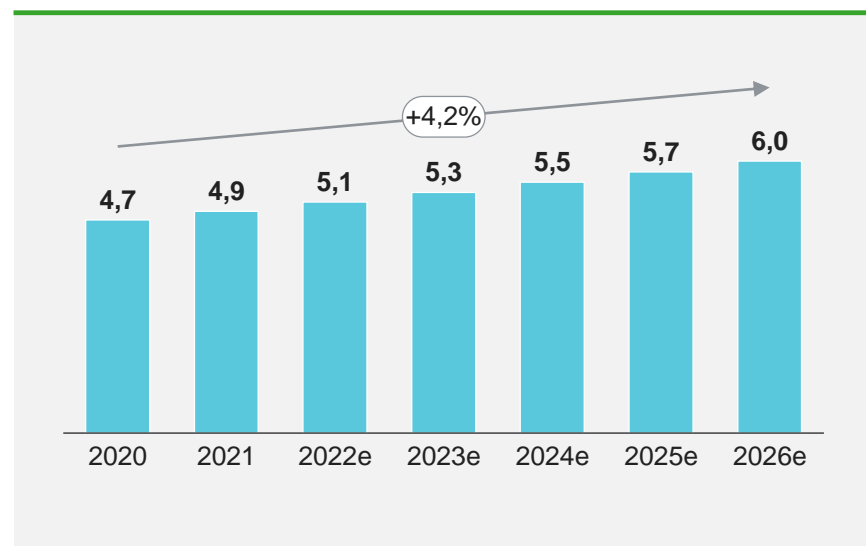
Sources : Statista, Eurostat, Banque Mondiale, Recherche documentaire

Le marché de l'assurance automobile devrait maintenir un taux de croissance proche de son historique pour les prochaines années

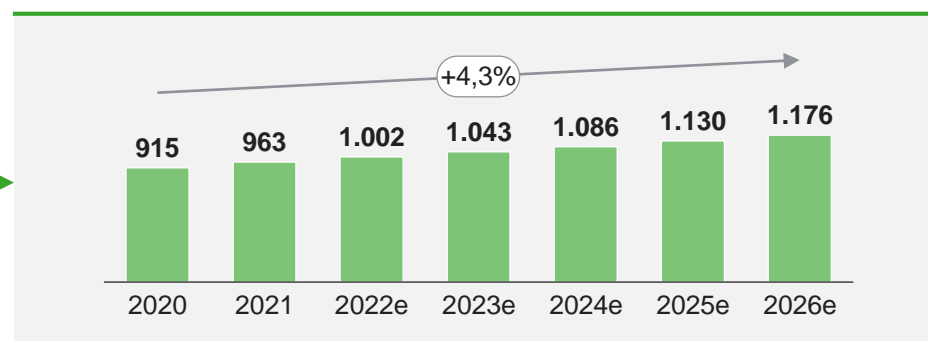
Projection des primes Automobile émises au Maroc [m EUR ; 2020-2026e]



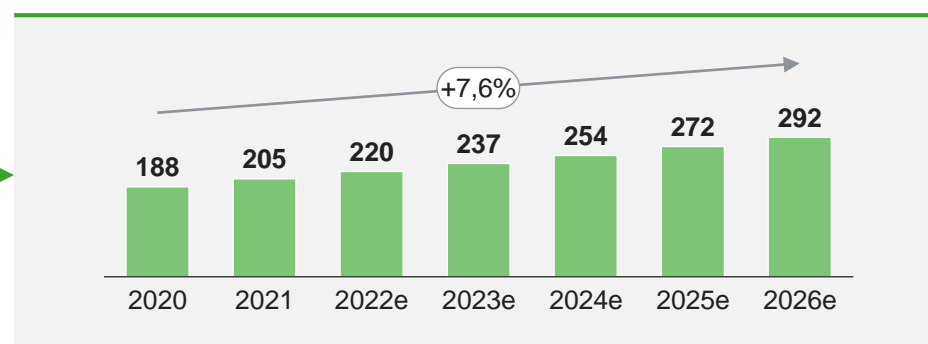
Parc automobile [m #]



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



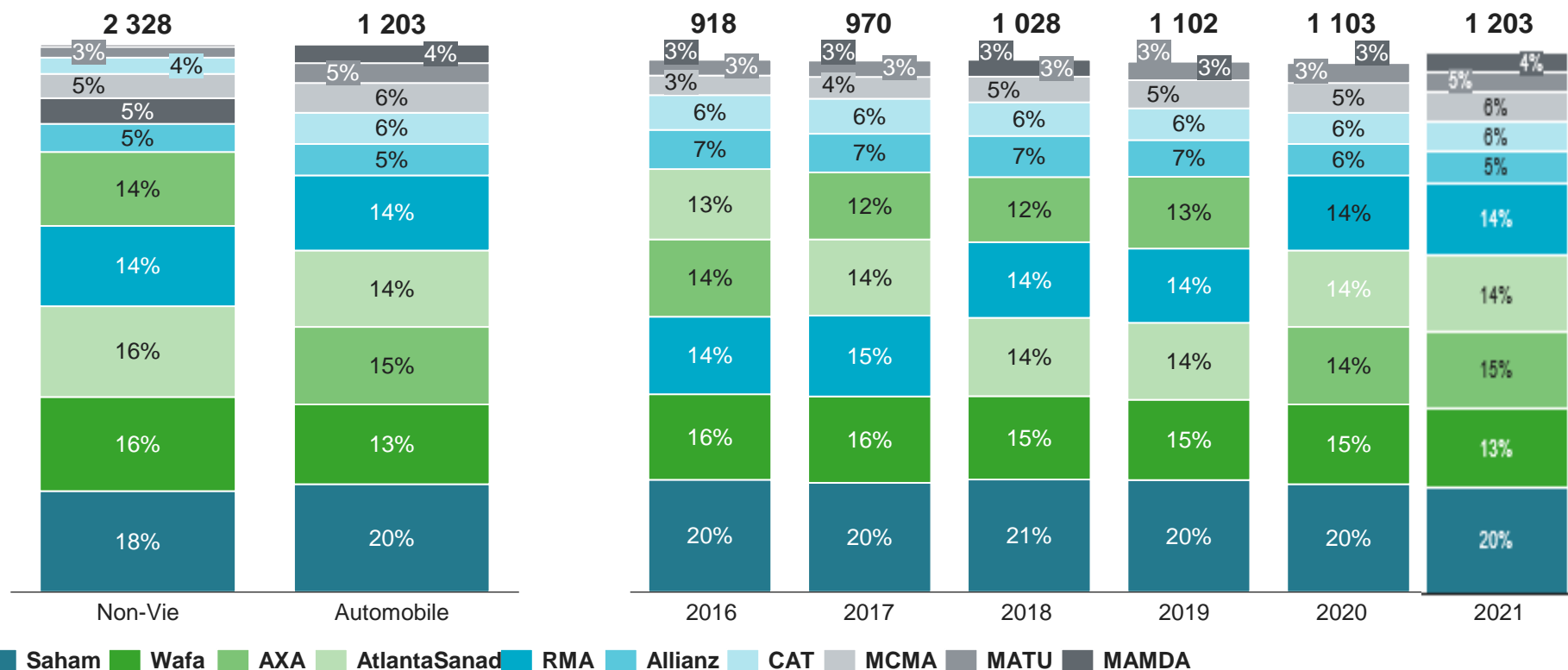
Le marché est globalement dominé par 5 grands acteurs aussi bien en Auto qu'en Non-Vie – SAHAM reste le leader avec 20% de pdm depuis 2016

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile au Maroc¹⁾



Parts de marché NV et Auto [m EUR ; 2021]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2016-21]

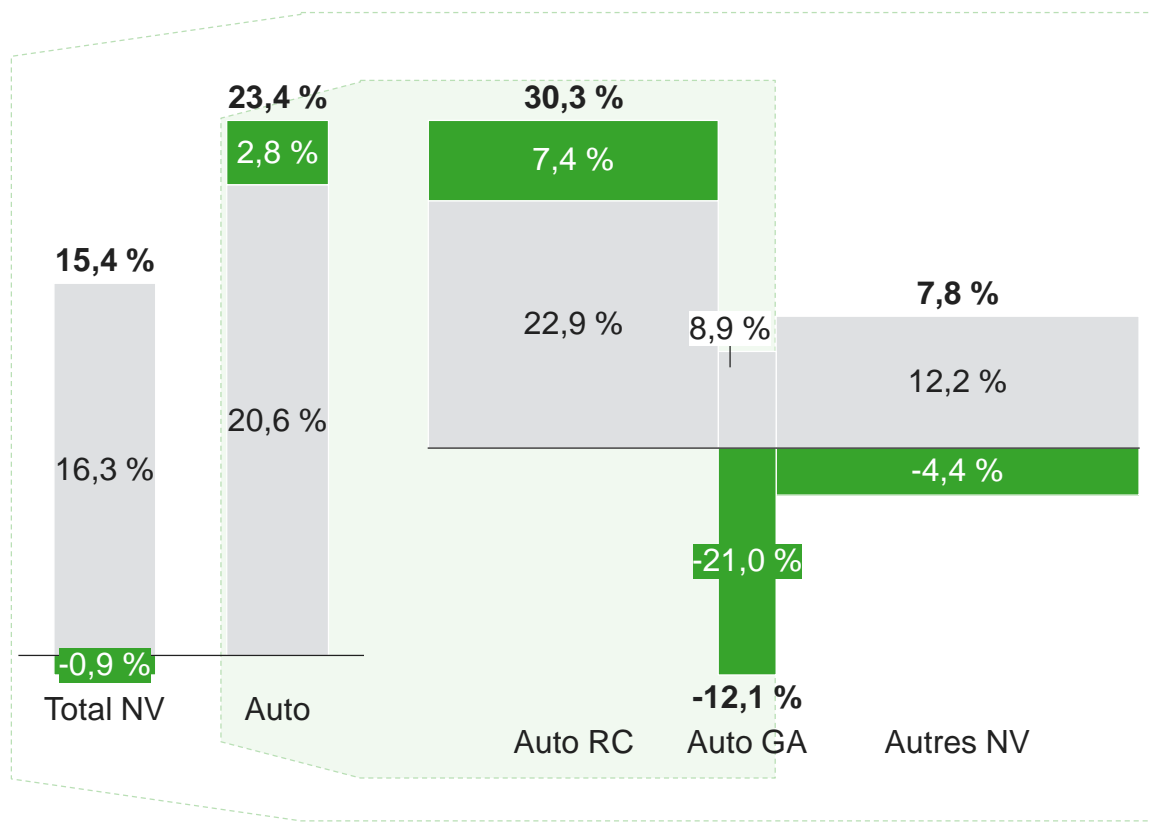


Note : Atlanta et Sanad ont fusionné en 2020 pour former AtlantaSanad

Sources : FMSAR

L'Auto, et notamment la RC plus rentable, contribue largement à la rentabilité globale en Non-Vie, que ce soit en technique pur ou en financier

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2019]



- La rentabilité de la Non-Vie est en grande partie liée à l'Auto :
 - L'Auto génère globalement une rentabilité positive aussi bien technique que financière
 - Hors Auto, la rentabilité de la Non-Vie n'aurait été possible que grâce au financier
- La rentabilité de l'automobile est relativement élevée (23,4% des primes acquises)
 - Cette rentabilité est exclusivement liée à la RC qui génère un ratio combiné à ~92,6%, conforté par les produits financiers importants (~23% des PA)
 - Les garanties annexes restent globalement déficitaires, en dépit d'un solde financier positif
 - La RC est une branche relativement plus longue que les GA au vu de la composante corporelle, offrant à ce titre de meilleurs rendements financiers
- L'année 2019 permet d'avoir une appréciation plus fiable de la rentabilité du fait du caractère exceptionnel de l'année 2020 où la crise Covid-19 a eu un effet favorisant la baisse de la sinistralité et donc, l'amélioration de la marge technique pure

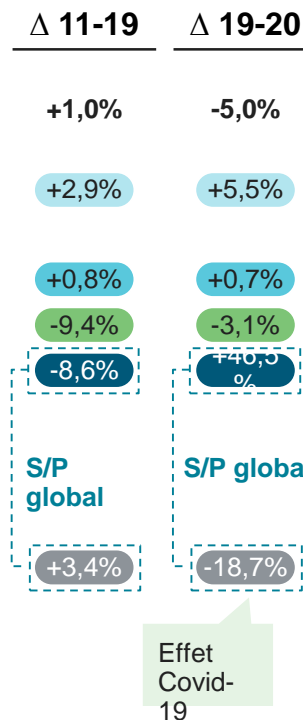
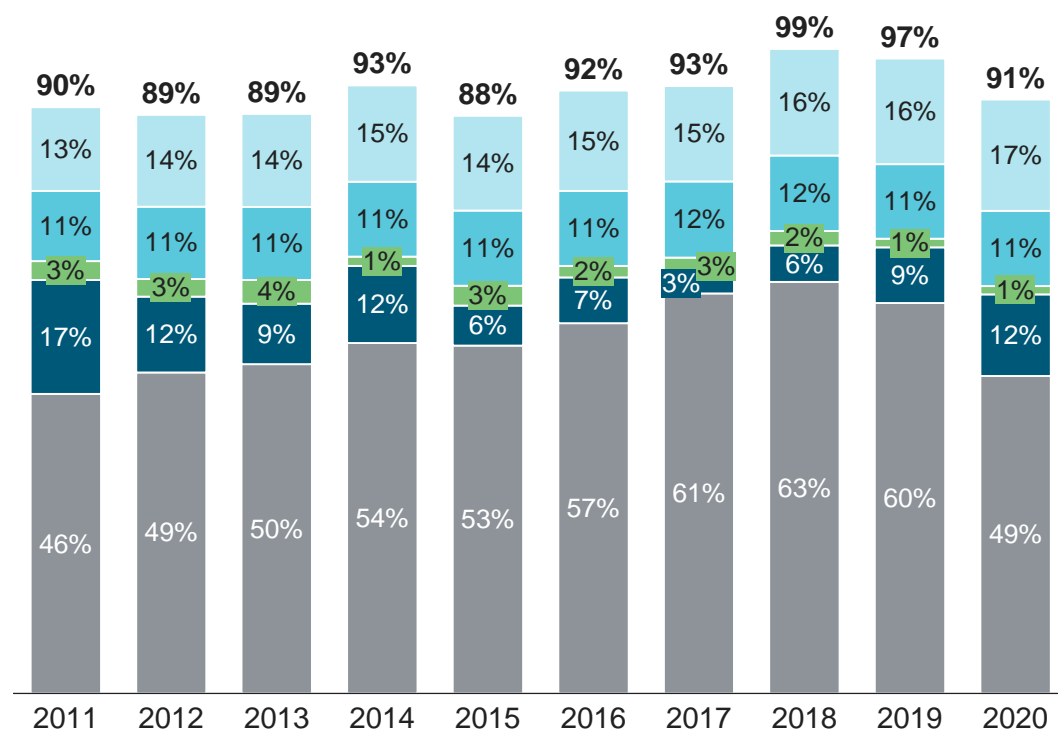
■ Marge technique pure ■ Marge financière

La branche automobile est restée techniquement rentable durant les dernières années malgré une hausse du S/P ; la baisse de 2020 est elle liée à l'effet du confinement suite à la pandémie Covid-19

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché¹⁾ [% ; 2011-2020]
Dernières Données disponibles comptables ACAPS



Tendances clés



- Amélioration du ratio combiné Automobile de 6,3% en 2020, après une baisse de 1,5% en 2019
- Evolution principalement liée à la baisse du S/P et notamment des règlements, lié à l'effet Covid-19 (effet du confinement sur la baisse des sinistres automobiles)

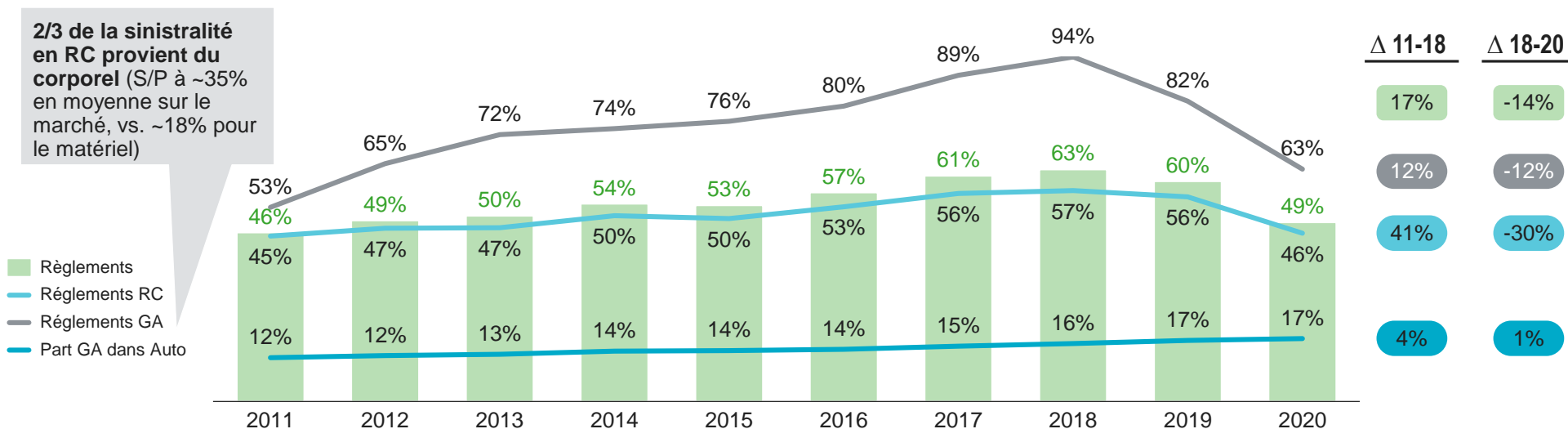
■ Prestations et frais payés ■ Solde de réassurance (+- charge) ■ Charges de gestion nettes des produits d'exploitation
 ■ Variation des provisions ■ Charges d'acquisition

1) Hors assistance, crédit-caution et acceptations

Sources : Etats D01 et D02 ACAPS, Comptes sociaux compagnies

La forte envolée des règlements enregistrée par la branche Auto depuis 2011 a été particulièrement atténuée par la crise du Covid-19

Evolution du ratio S/P comptable¹⁾ Automobile du marché [% ; 2011-2020]



Prix RC	Tarif relativement stable →	
Fréq. RC Corp.	→ Baisse forte ↘	Tassement de la baisse →
Fréq. RC Mat.	→	(5,2% en 2016 vs. ~3% en 2011) ↗ Covid →
Prix GA	Baisse forte ↘	→
Fréq. GA	(17,4% en TDC et 11% en BDG en 2016 vs. 5,6% et 6,9% en 2006) ↗	
Coûts moyens	Baisse forte ↘	→

Sur le Corporel, les temps de règlement plus longs impactent également les provisions sur la branche Auto

1) Règlements uniquement

Au Maroc, l'assurance RC est obligatoire et quasi-généralisée y compris pour le TPV. Son tarif pourtant libéralisé depuis 2006, est resté inchangé

Principaux drivers de primes au Maroc



RC obligatoire

- Au Maroc, et au titre du Code des Assurances de 2002, "**Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur non lié à une voie ferrée ou par ses remorques ou semi-remorques, doit être couverte par une assurance** contractée auprès d'une entreprise d'assurances et de réassurance"
- La RC intègre un **minimum de garantie fixé à 10 MMAD (~922 k EUR) par véhicule par évènement** (5 MMAD, ou ~461 k EUR, pour les 2 roues et clauses particulières pour les TPV)
- Un **plafond maximal de 200 k DH d'indemnisation** par véhicule est stipulé en cas d'**évènement catastrophique** (catastrophe naturelle, guerre, terrorisme...)



Couverture de l'assurance

- **La couverture de l'assurance RC est quasi totale au Maroc, avec une prime RC moyenne de ~3200 MAD¹⁾ (~80% du salaire mensuel moyen de ~4100 MAD)**, au vu de la généralisation des contrôles des attestations par les agents d'autorité en charge du contrôle de la circulation
- Par ailleurs, les démarches entreprises par l'ACAPS pour lancer le **projet de dématérialisation de l'attestation d'assurance automobile doivent permettre de compléter cette couverture** grâce aux recoupements qui seraient faits entre les bases ACAPS et les bases NARSA



Libéralisation tarifaire

- **Avant 2006, les tarifs RC Auto étaient fixés** suivant un barème reprenant les principales caractéristiques des véhicules (motorisation ...)
- **Le tarif automobile de la RC est libéralisé par les pouvoirs publics depuis 2006** avec l'intégration d'un bonus/malus sur la base du CRM



Existence d'un pool TPV

- Les TPV génèrent **~720 MMAD (~66 M EUR) de primes, soit 7% du total des primes RC Auto**
- Le secteur dispose, via la **CAT – qui est détenue par l'ensemble des acteurs de la place, d'une Compagnie spécialisée dans la couverture du transport public de voyageurs**
- La CAT permet notamment aux compagnies du secteur de **mutualiser la sinistralité plus élevée du secteur des TPV et les deux roues (la CAT est l'opérateur du secteur de l'assurance au Maroc du TPV et des deux roues).**

1) Données exactes non disponibles mais information confirmée par entretiens experts et via retro-calcul

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

En termes de sinistres, la FMSAR a déployé 2 conventions d'indemnisation régissant les recours aussi bien pour le matériel que le corporel (1/2)

Principaux drivers de Sinistralité au Maroc (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- La FMSAR a mis en place une **Convention d'indemnisation directe (CID) des sinistres matériels** qui, depuis 2019, a été revue afin notamment d'abandonner le régime de recours forfaitaire pour les sinistres de moins de 20 000 MAD (~1 844 EUR)
- A partir de janvier 2022, un **nouveau système de compensation par tranches a été introduit** afin de réintroduire la notion de recours au-delà d'un seuil permettant de maîtriser la fréquence sur les sinistres de faibles valeurs, tout en **limitant les effets d'aubaines et de seuils** pour les autres sinistres
- Des seuils spécifiques ont été introduits pour les TPV et les 2 roues afin d'intégrer les spécificités liées à leur sinistralité



Cadre de recours – sinistres corporels

- Le barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels est inchangé depuis le dahir de 1984. Il est arrêté **sur la base de l'expertise médicale à la suite du sinistre et du PV police**
- Le traitement des sinistres corporels, intervenus au Maroc entre 2 véhicules et ayant engendré un taux d'IPP < 10%, est lui soumis à la **convention d'indemnisation corporelle automobile (CICA)**
- **La CICA doit notamment favoriser le recours aux procédures transactionnelles**, qui en cas d'échec ou de non réalisation dans les 30 jours suivant le sinistre, peut conduire à une procédure judiciaire plus longue et nécessitant une contre-expertise commandée par le tribunal

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Code des assurances, entretiens experts

En termes de sinistres, la FMSAR a déployé 2 conventions d'indemnisation régissant les recours aussi bien pour le matériel que le corporel (2/2)

Principaux drivers de Sinistralité au Maroc (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité - matériel

- Développement depuis le début des années 2010 de **parcours d'indemnisation rapide** (Check Auto Saham, Hifad Express RMA, Sava AXA) ayant permis de réduire le coût moyen et le délai de gestion, avec néanmoins une envolée de la fréquence liée à la hausse des déclarations – tentative en cours de verrouillage de cette procédure pour mieux maîtriser la fraude
- Débuts d'**orientation vers des garages agréés / conventionnés**, qui reste toutefois limités en orientation et en coût moyen du fait de la faible structuration des réseaux de garages au Maroc
- Développement en cours au niveau du marché de **solutions de lutte anti-fraude via recours à l'IA¹⁾** ; néanmoins aucune solution n'est aujourd'hui pleinement opérationnelle



Leviers de maîtrise de la sinistralité - corporel

- Développement généralisé au niveau du marché de **procédures transactionnelles** (+25% d'orientation en moyenne au niveau du marché)
- **Formalisation et structuration de réseaux d'avocats** partenaires permettant de faciliter la récupération de PV de police afin de favoriser les procédures amiables



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Fonds créé par le dahir du 22 février 1955 et qui est régi par les dispositions du code des assurances et "chargé d'assurer la **réparation totale ou partielle des dommages corporels** causés par un véhicule terrestre à moteur non lié à une voie ferrée, ou par ses remorques ou semi-remorques, **dans le cas où les personnes responsables de ces accidents sont inconnues ou non assurées et incapables d'en dédommager les victimes en raison de leur insolvabilité**»
- En 2020, **le fonds de garantie a affiché 275 MMAD (~25 M EUR, +28,5%) de ressources** financées par la contribution des assurés (65%) et par les produits de placements (35%) ; 34 MMAD de sinistres ont été réglés et la provision pour sinistres à payer s'élève à 1,6 Md MAD

1) Intelligence artificielle

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

1* National Road
Safety Agency
in Morocco



Impact du Covid-19 sur la sécurité routière et la mobilité



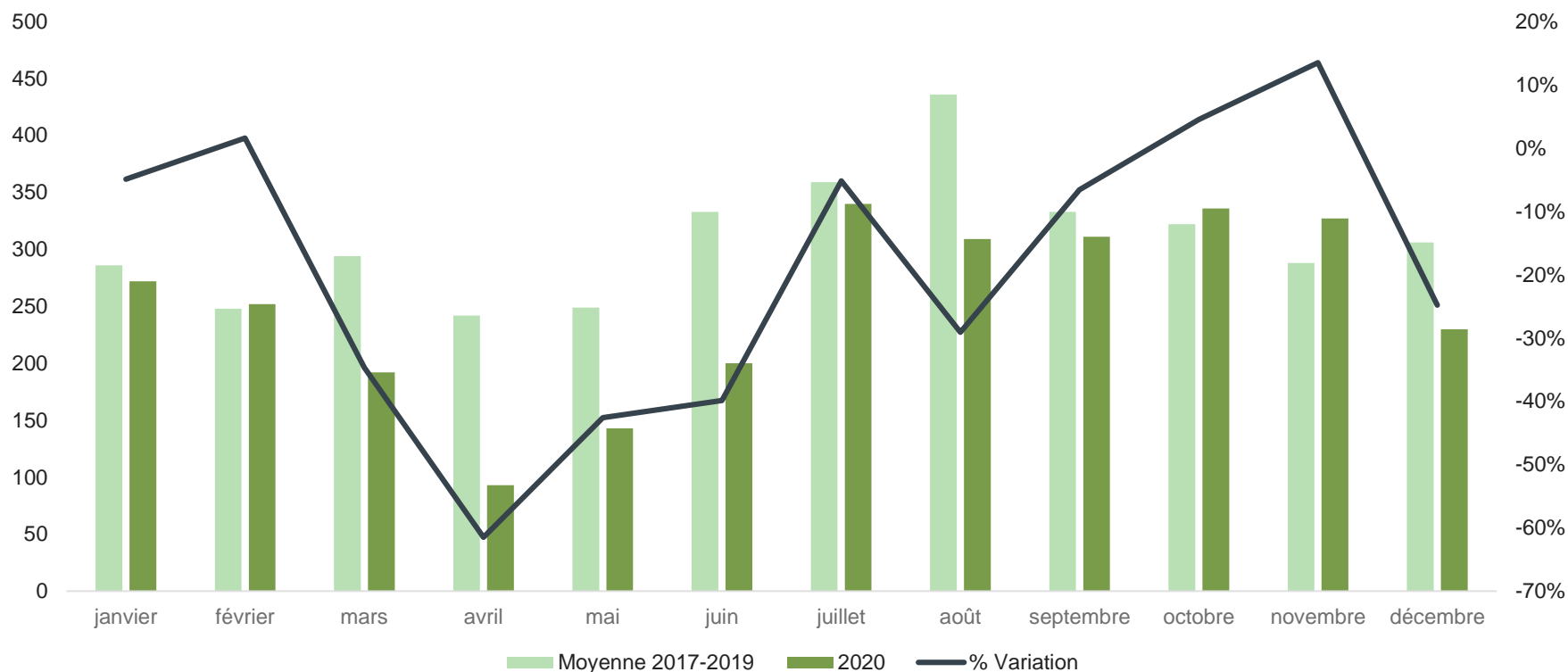
Dans le cadre de la gestion de la pandémie de Covid-19, le Maroc a mis en place, à partir du 20 mars 2020, un ensemble de mesures préventives pour limiter la propagation du virus, dont l'instauration d'un confinement à la maison entre fin mars et fin juin 2020. Parmi les mesures prises, il y a notamment :

- l'interdiction de la circulation sauf pour des raisons professionnelles, sanitaires ou pour faire les courses après présentation d'une autorisation exceptionnelle à cet effet ;
- l'interdiction de l'utilisation des transports privés ou collectifs entre les villes sauf pour des raisons prouvées liées au travail ;
- la limitation de la circulation des transports en commun, avec des restrictions sur le
- nombre de passagers (réduction de 50% de leur capacité), sur les horaires et sur les lignes desservies (suspension de certaines lignes),...;
- la fermeture des lieux publics, le confinement à la maison et l'encouragement du travail à distance.

Ces mesures ont réduit de façon importante la mobilité et le volume du trafic en ville et en interurbain. Selon certaines études, la période du confinement a connu une baisse généralisée des déplacements dans la mesure où le nombre de **déplacements/jours est passé de 4 avant confinement à 0.9 pendant le confinement, soit une baisse d'environ 80% en moyenne.**

Par ailleurs, les différentes restrictions sur les déplacements ont favorisé « une vie de quartier » et des **déplacements de proximité à pied ou en deux roues.** Les autres modes de déplacements notamment, les véhicules particuliers et le transport en commun ont vu leur part d'utilisation fortement diminuer.

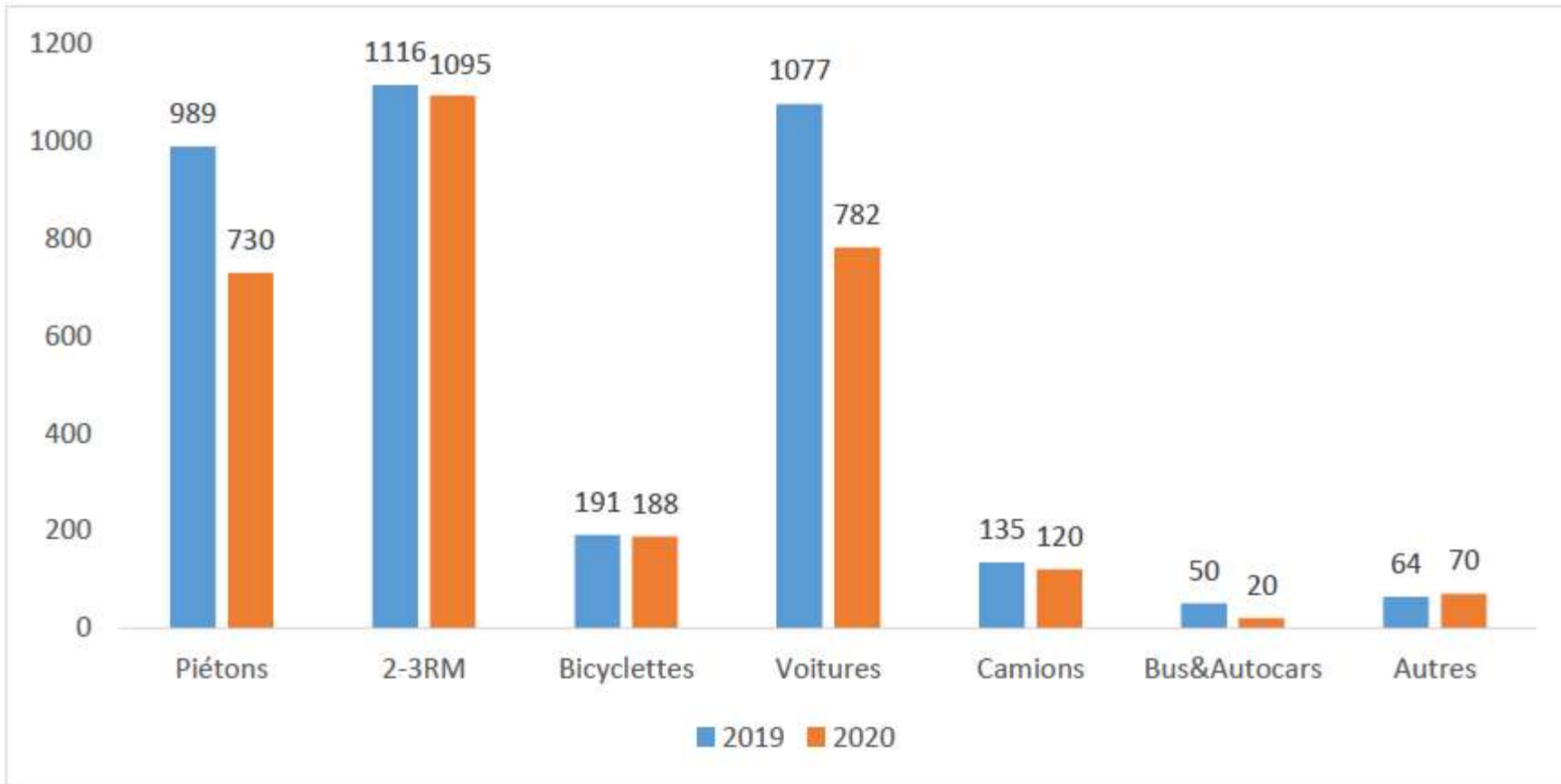
La baisse de la mortalité en 2020, a particulièrement bénéficié aux piétons, aux automobilistes et aux usagers de bus et autocars



La baisse de la mortalité en 2020, en comparaison avec l'année 2019, a particulièrement bénéficié aux piétons (-259 tués, soit -26%), aux automobilistes (-295 tués, soit -27%), aux usagers de bus et autocars (-30 tués, soit -60%) et les usagers de camions (-15 tués, soit -11%). Les usagers des deux et trois roues (-21 tués, soit -2%) et des bicyclettes (-3 tués, soit -2%) n'ont bénéficié que peu de cette baisse de la mortalité.

Dans une analyse générale, on remarque tout aussi bien un changement dans la structure des tués..

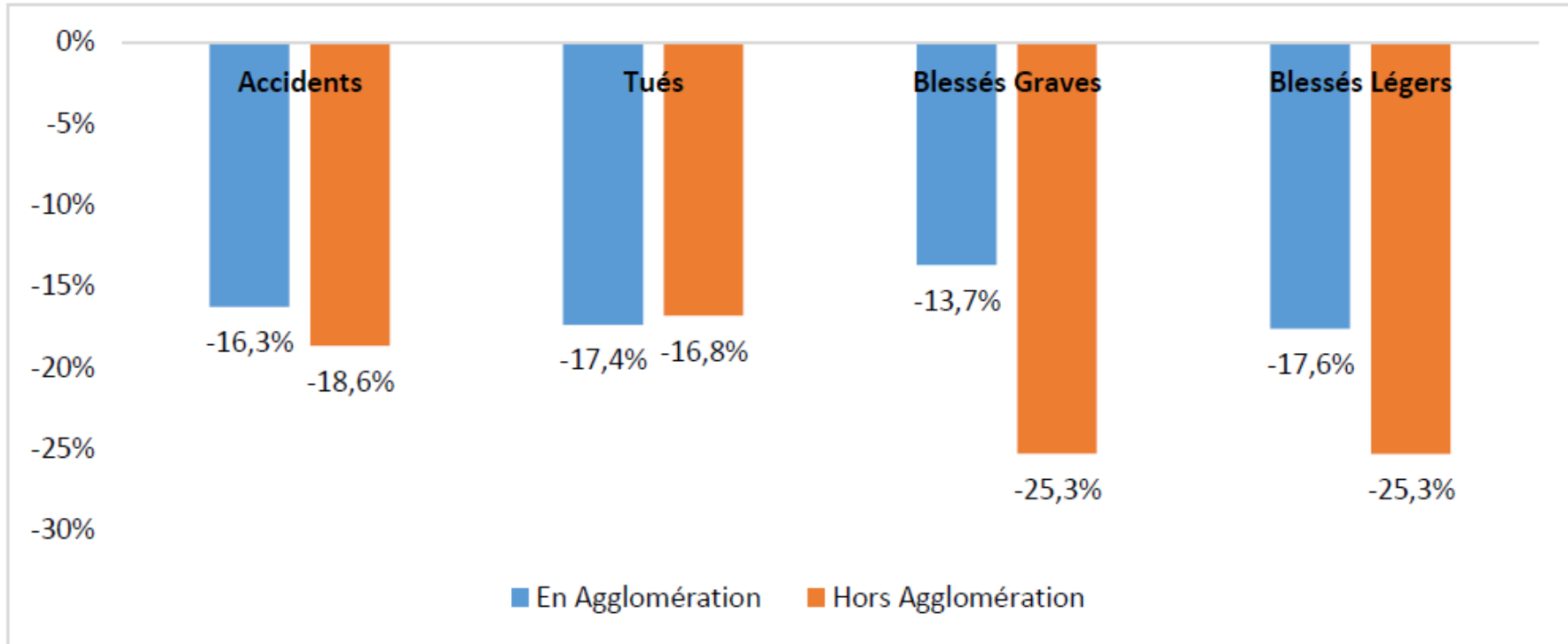
Evolution des tués selon la catégorie d'usagers



Par ailleurs, on a enregistré pendant la même période un changement dans la structure des tués, avec une diminution importante de la part des usagers des véhicules légers (26% en 2020 contre 30% en 2019) et des piétons (24% en 2020 contre 27% en 2019) au détriment des usagers des deux roues (36% en 2020 contre 31% en 2019).

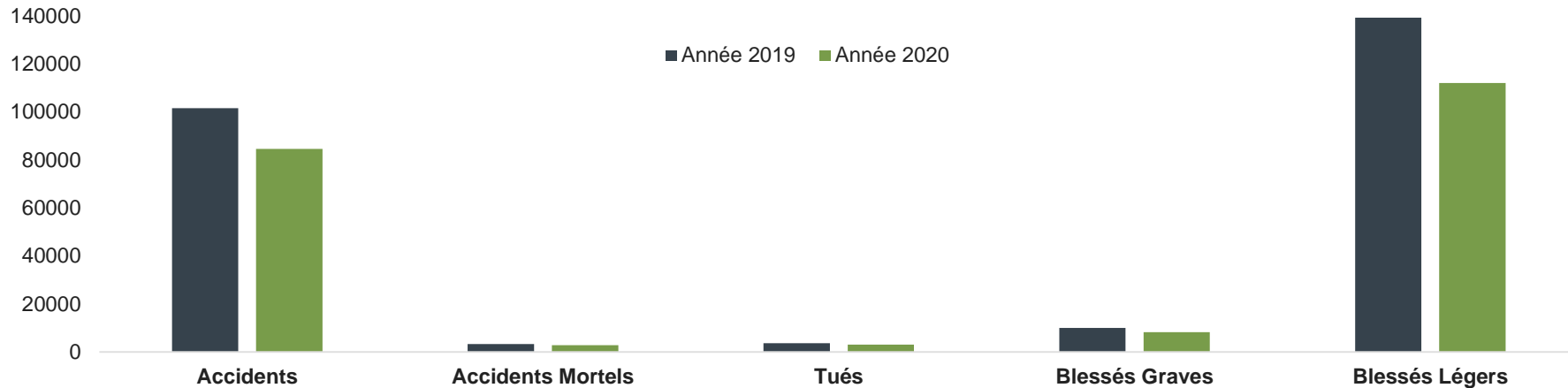
Qu'un changement dans le milieu de ces accidents...

Evolution des tués des accidents de la circulation en 2020 selon le milieu



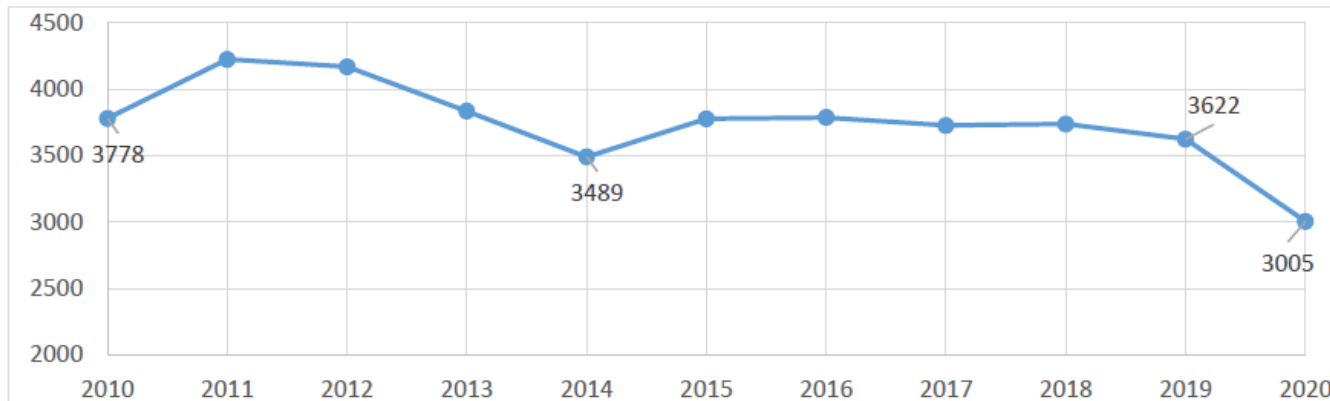
L'analyse par milieu montre des baisses similaires pour le nombre des accidents (-16,3% en agglomération et 18,6% hors agglomération) et des tués (-17,4% en agglomération et 16,8% hors agglomération) alors que, pour le nombre des blessés graves et des blessés légers, les baisses étaient plus prononcées hors agglomération qu'en agglomération.

La pandémie de la Covid-19 a permis une diminution de la mortalité routière au Maroc..



La mortalité routière au Maroc a connu une forte diminution en 2020. En effet, 3 005 personnes sont décédées sur nos routes, soit 617 vies épargnées par rapport à l'année 2019 (-17,0%). Il en est de même pour les blessés graves, qui ont vu leur nombre fléchir de -17,8% en se chiffrant à 8221 et pour les blessés légers qui ont enregistré une forte diminution (-19,5%), en s'établissant à 112 122. C'est également le cas des accidents corporels dont le nombre a connu une baisse importante (-16,8%), en s'élevant à 84 585 accidents.

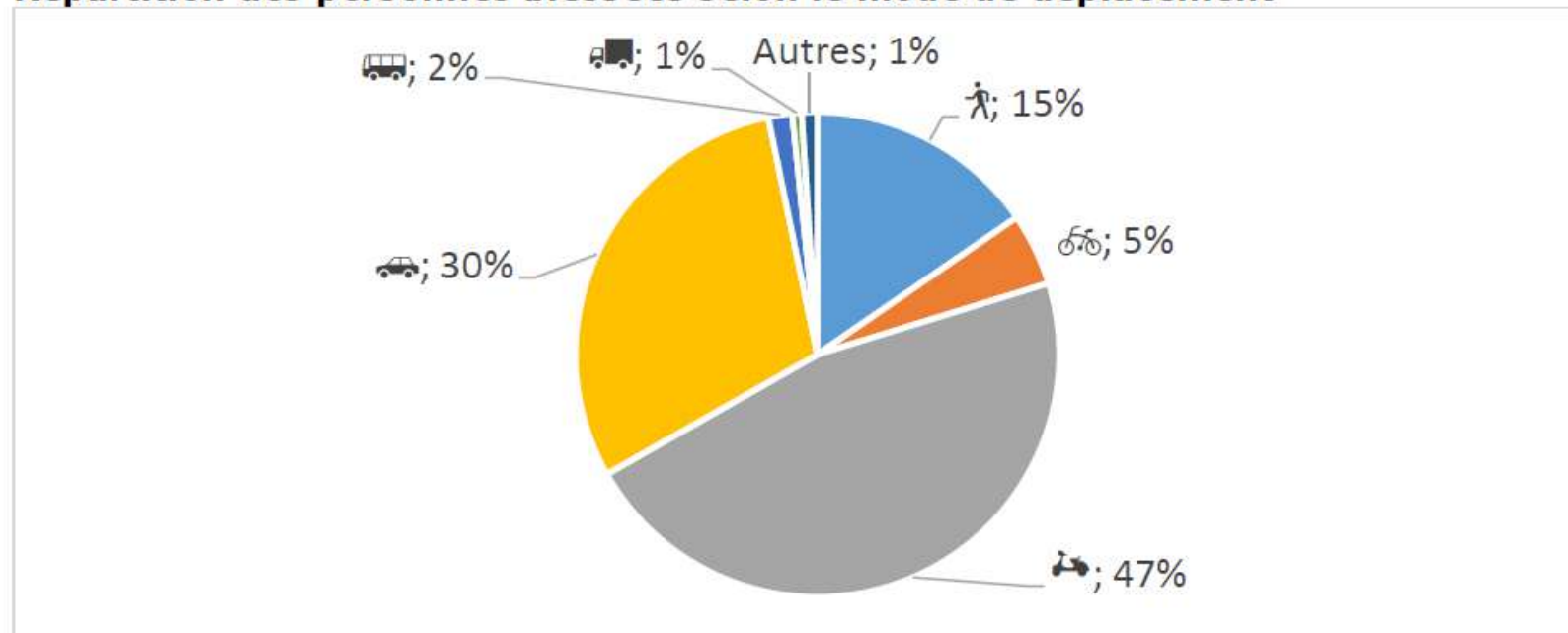
Évolution du nombre annuel de personnes décédées entre 2010 et 2020



Le nombre de personnes décédées sur les routes en 2020, avec 3 005 tués, soit 617 personnes de moins qu'en 2019 (-17,5%), représente un record des nombres des tués au cours des 10 dernières années.

Les usagers des deux et trois-roues motorisés sont les plus impliqués dans les accidents corporels de la circulation..

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement

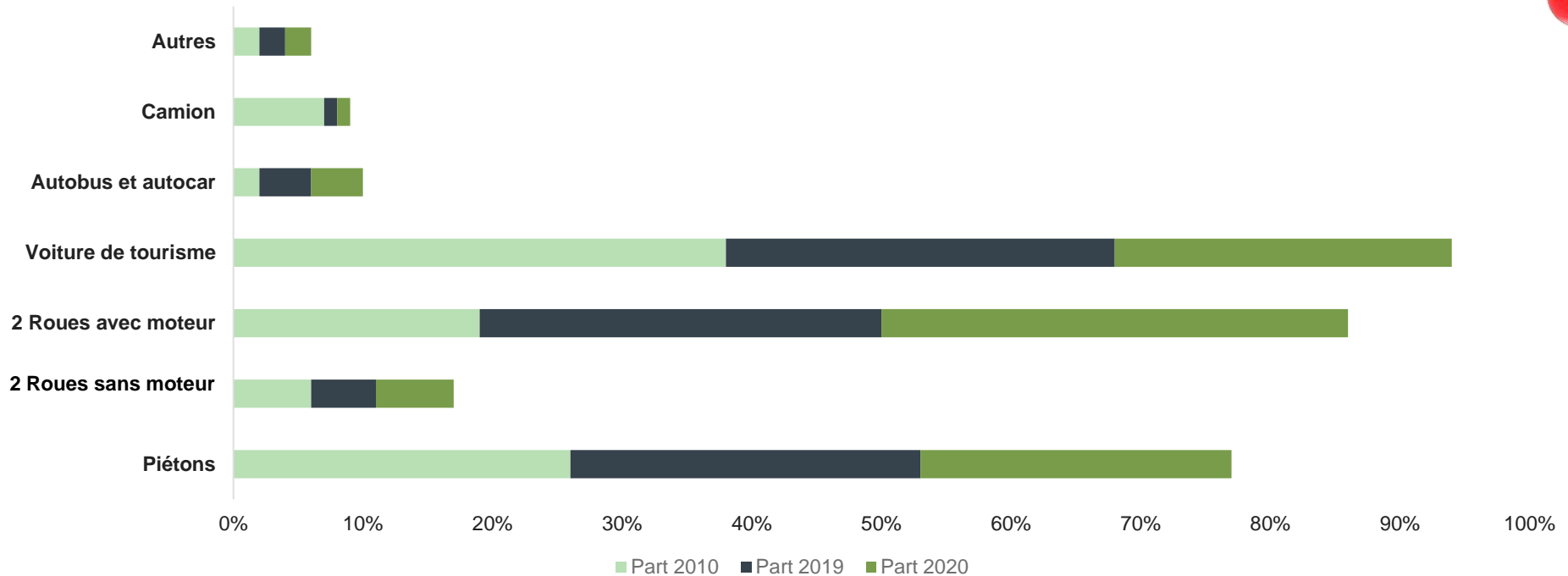


Piétons	Bicyclette	2-3RM	Voiture de tourisme	Bus & Autocar	Camions	Autres
18558	5806	56009	36052	1917	762	1239

Les usagers des **deux et trois-roues motorisés** (2-3RM) sont les plus impliqués dans les accidents corporels de la circulation. Ils représentent 36% des personnes tuées et 47% des blessés dans les accidents de la route.

Les usagers de **véhicule de tourisme** (VT) constituent 26% des décès et 30% des blessés. Les **piétons** constituent 24% de la mortalité routière et 15% des blessés. Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 6% de la mortalité et 5% des blessés.

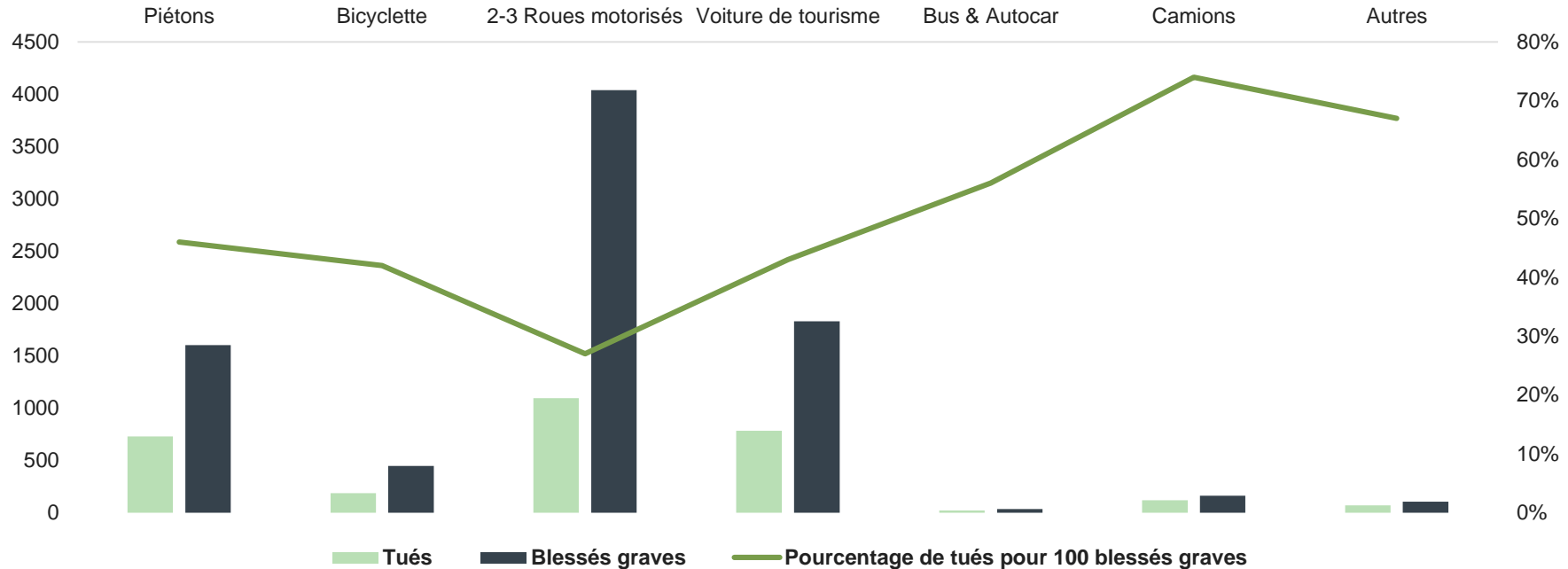
Les usagers des deux et trois-roues motorisés sont les plus impliqués dans les accidents corporels de la circulation



La mortalité des piétons, après des augmentations en 2011 et 2012, a presque stagné (+1%) de 2013 à 2019. En 2020, la mortalité des piétons a connu une baisse de -26% par rapport à 2019. Leur part dans le nombre de tués est restée stable autour de 27%. La baisse du nombre d'automobilistes tués a été de -45%, soit une décroissance environ 2 fois plus élevée que la moyenne. Leur part dans le nombre de tués a diminué fortement en passant de 38% des tués en 2010 à 26% en 2020.

La mortalité des deux et trois-roues motorisés a quant à elle enregistré une augmentation notable de 53% entraînant une augmentation de leur part dans la mortalité qui passe ainsi de 19% en 2010 à 34% en 2020.

Parmi les différents modes de transport, les camions ont l'indicateur de gravité le plus élevé...



L'indicateur de gravité (calculé comme étant le nombre de tués pour 100 blessés graves) s'établit à 37 en 2020, soit un ratio supérieur à celui enregistré en 2019 qui était de 36 personnes tuées pour 100 blessés graves.

Pour les camions, ce ratio est 2 fois plus élevé avec 74 personnes tuées pour 100 blessés graves.

En revanche, pour les deux et trois-roues motorisés, ce ratio est bien plus faible, avec 0,7 personnes tuées pour 100 blessés graves. Ces valeurs extrêmes sont liées à la répartition par milieu : les victimes camions (tués + blessés graves) le sont à 32% en agglomération contre 69% pour les 2-3RM – les accidents en agglomération ayant en général une gravité moindre. Pour les bicyclettes ce ratio descend jusqu'à 1,1 avec 42 tués pour 100 blessés graves. Le ratio varie entre 1,2 et 1,8 pour les autres modes de déplacement.

Par rapport à 2019, le ratio a particulièrement augmenté pour la catégorie « camions » (74 en 2020 contre 48 en 2018) dont le nombre de tués a baissé de -11% et celui des blessés graves de -42%.



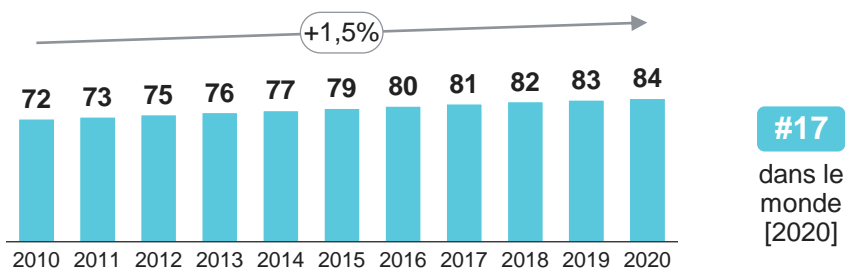
2. Turquie

En dépit de la forte croissance jusqu'en 2018, la Turquie reste très impactée par une forte inflation et la dépréciation de la monnaie locale

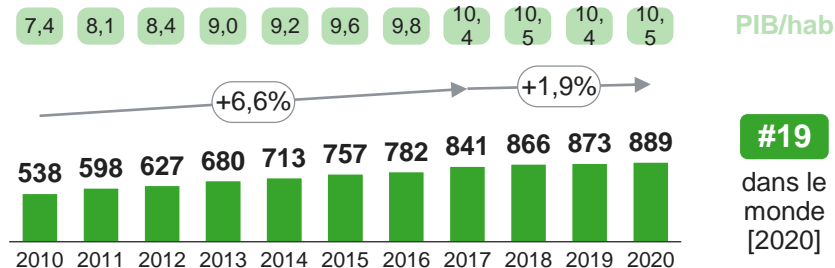
Aperçu des principaux indicateurs économiques en Turquie



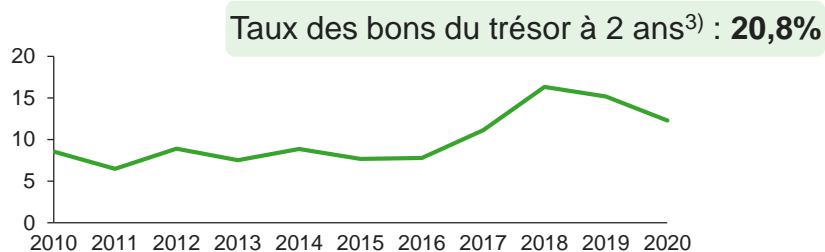
Population [m # ; 2010-2020]



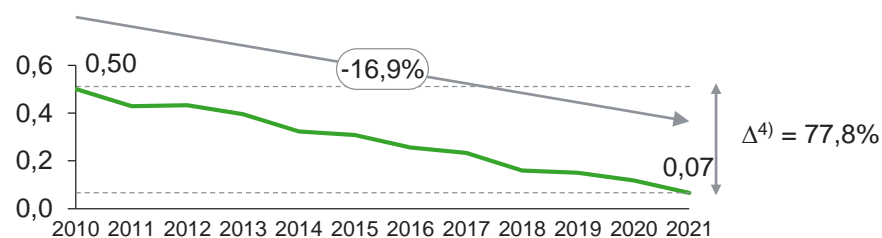
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Lire turque vs EUR [2010-2021]



1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, le 07.02.2022 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane

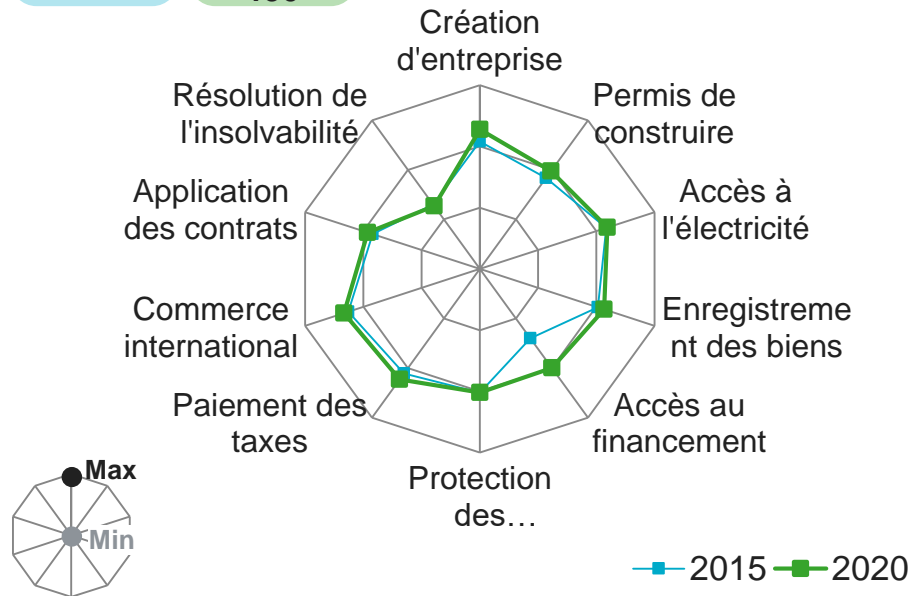
Sources : FMI, Banque Mondiale

De ce fait, et malgré l'amélioration du climat des affaires, la confiance des investisseurs et organismes de crédit reste relativement limitée

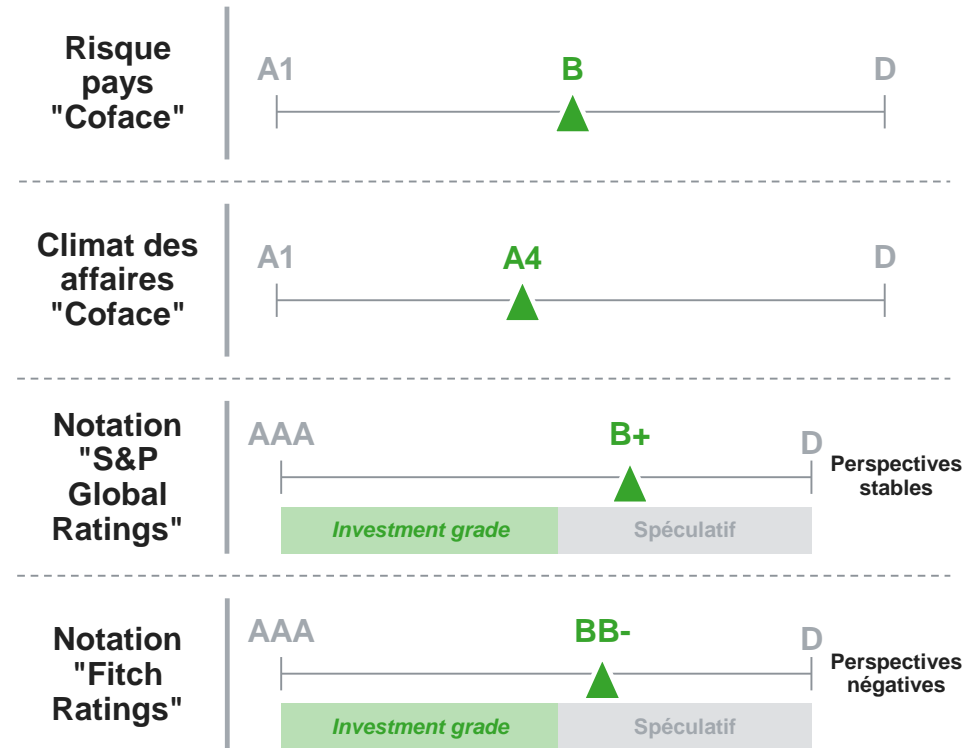
Évaluation de l'environnement économique turc



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays
Sources : Banque Mondiale, Coface, S&P Global Ratings, Fitch Ratings

Le marché de l'assurance turc reste relativement limité par rapport à l'économie du pays ; l'Auto est un contributeur majeur aux primes

Panorama du marché de l'assurance en Turquie



Profil [2020]

Régulateur : SDDK¹⁾

Primes émises : 9,7 Mds EUR

Densité d'assurance : 115 EUR

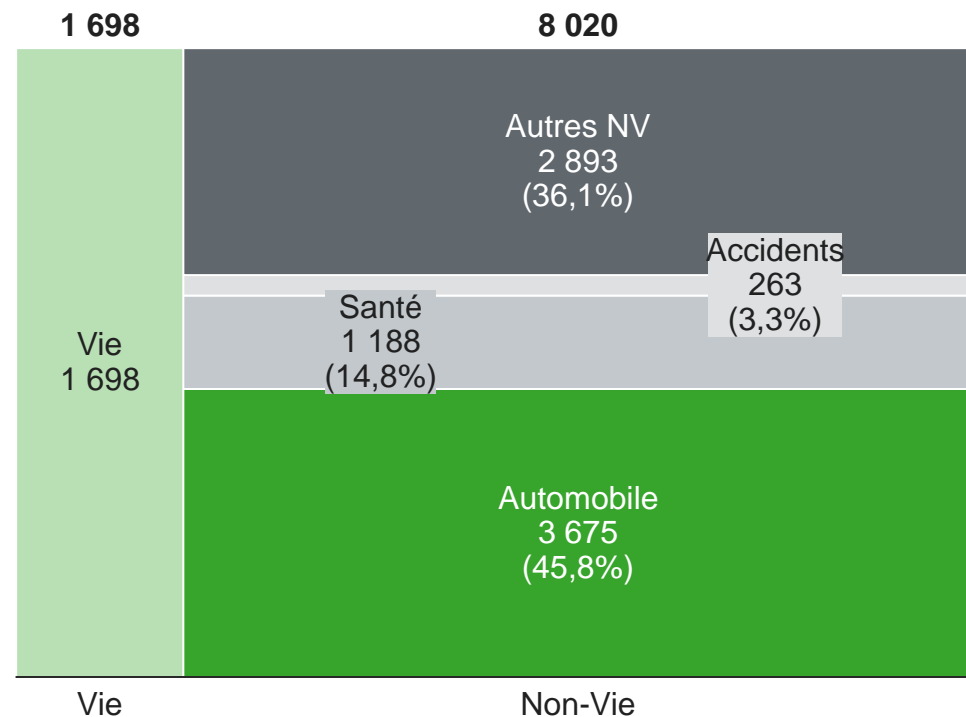
Pénétration Non-Vie : 1,27%
(vs. 2,3% au Maroc par exemple)

Compagnies d'assurance : 60

Dont Non-Vie : 59

Dont Automobile : 33

Primes émises par branche [m EUR ; 2020]



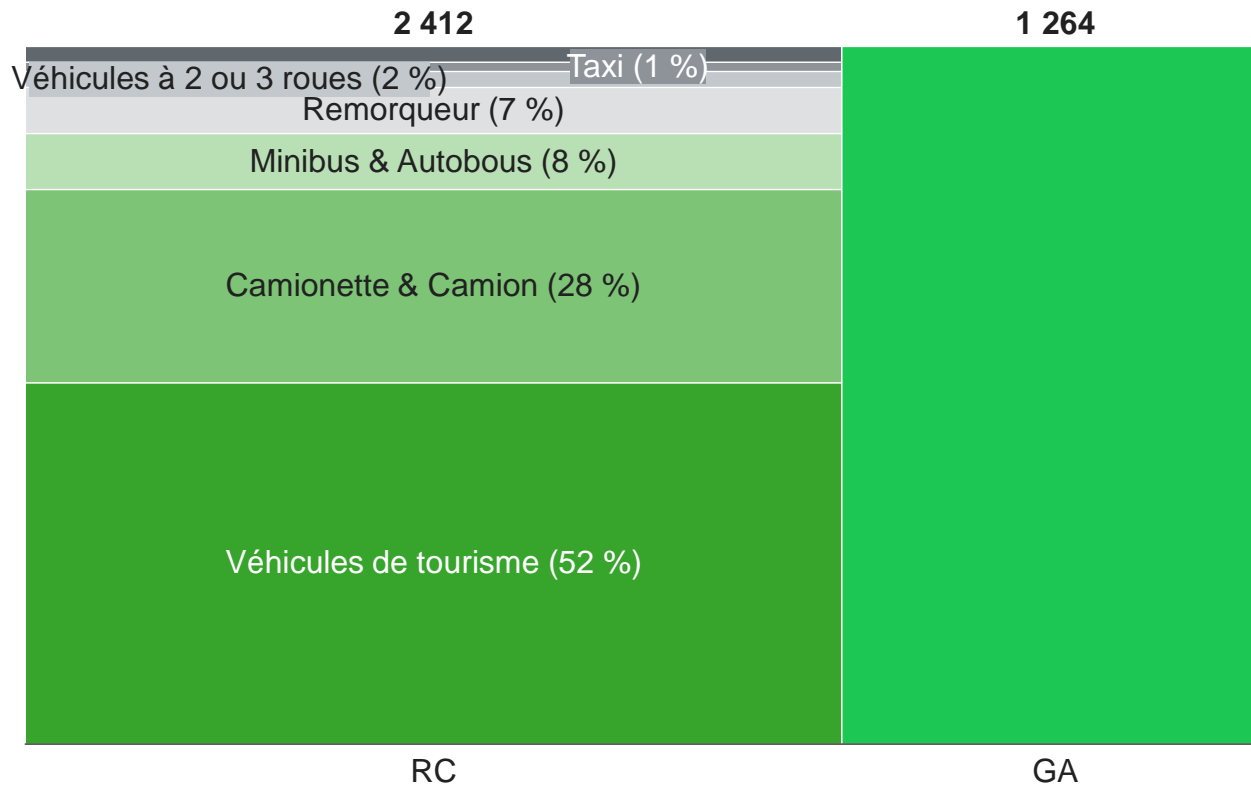
1) IRSA en anglais : *Insurance and Private Pension Regulation and Supervision Agency*

En Auto, la RC génère ~66% des primes (vs. 34% pour les Garanties Annexes) – Les véhicules de tourisme génèrent 52% du marché RC

Primes émises par segment de la branche automobile [m EUR ; 2020]



$\Sigma = 3\,675$ m EUR



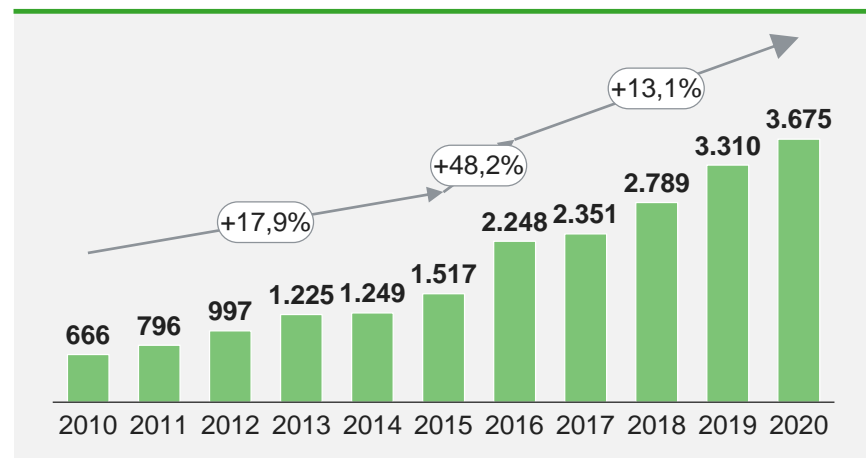
- Le marché de l'assurance Automobile est **dominé par la Responsabilité Civile** qui représente **~66% des primes émises**, avec un segment de **véhicules de tourisme dominant (52%)**

2 tendances distinctes ressortent dans ce marché : une croissance stable pour les GA vs. une grande cyclicité pour la RC historiquement réglementée

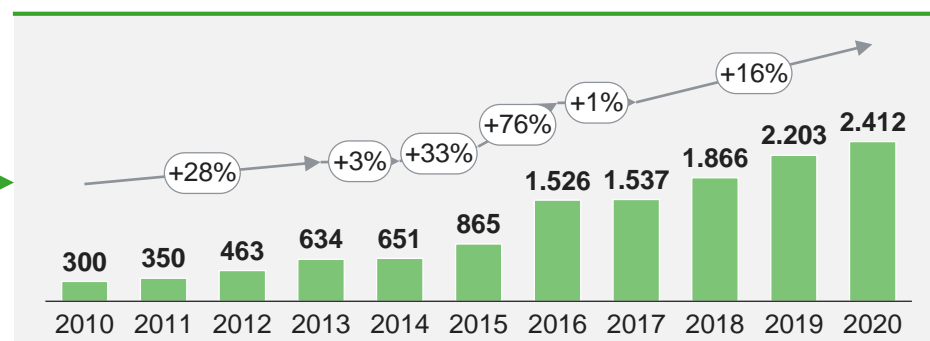
Evolution de la branche Automobile en Turquie [m EUR ; 2010-2020]



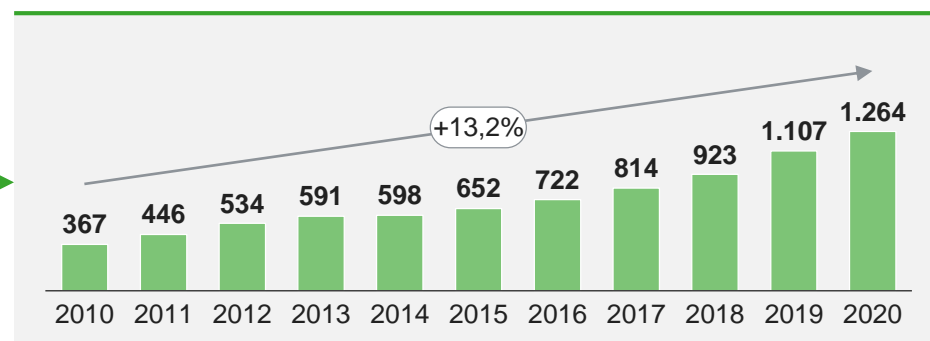
Primes Automobile émises



Primes Responsabilité Civile Automobile émises

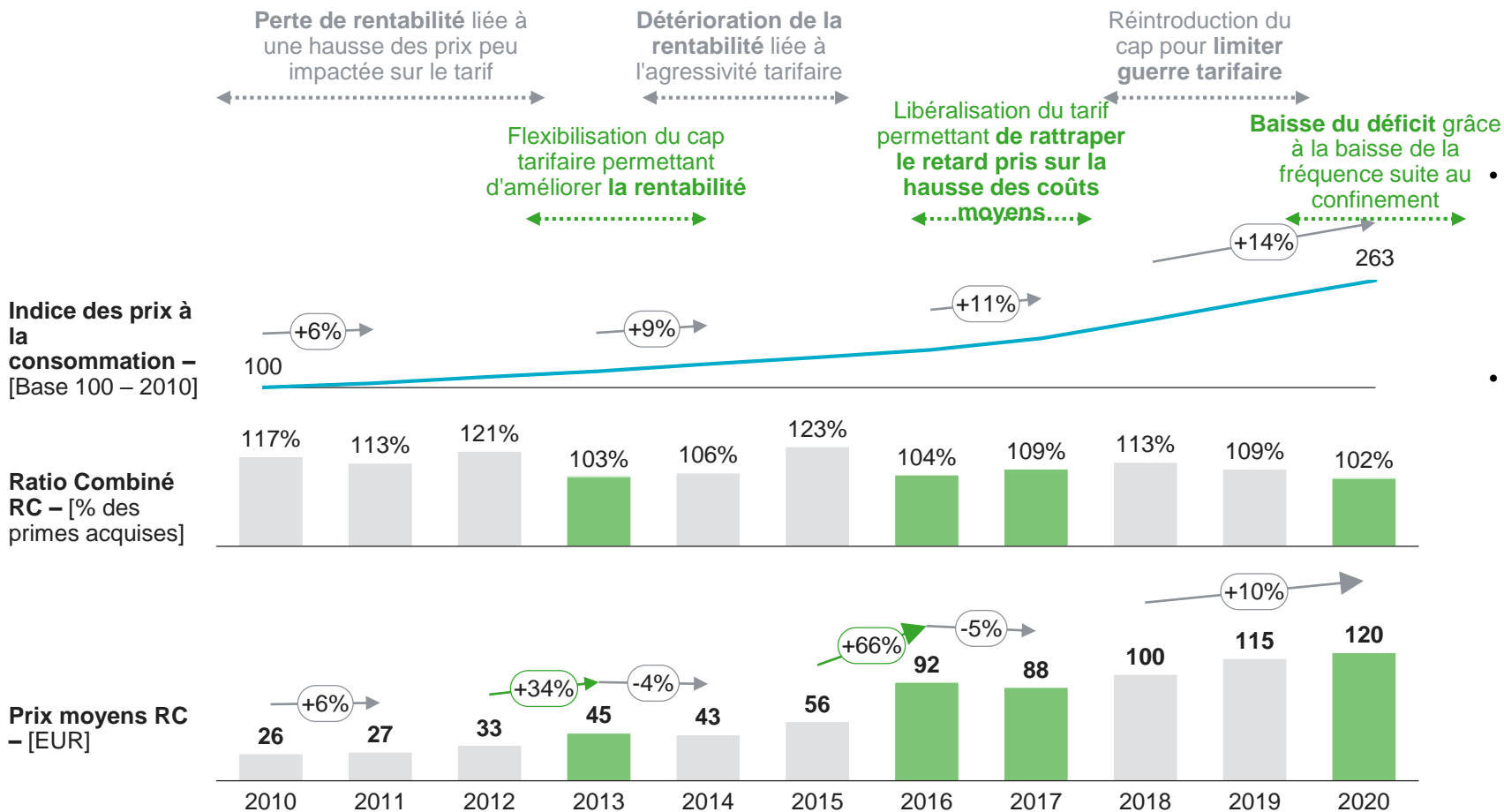


Primes Garanties Annexes Automobile émises



Le marché de la RC en Turquie a été profondément impacté par plusieurs cycles tarifaires, liés à la hausse des coûts moyens

Evolution des cycles tarifaires sur la RC Auto en Turquie



- La hausse des coûts moyens a fortement contraint la rentabilité de la RC, obligeant à rehausser les tarifs
- Ces cycles bas ont par la suite été suivis par une phase d'agressivité tarifaire non justifiée par une baisse des coûts, obligeant le régulateur à intervenir pour préserver la rentabilité de la branche, essentielle pour la viabilité du secteur

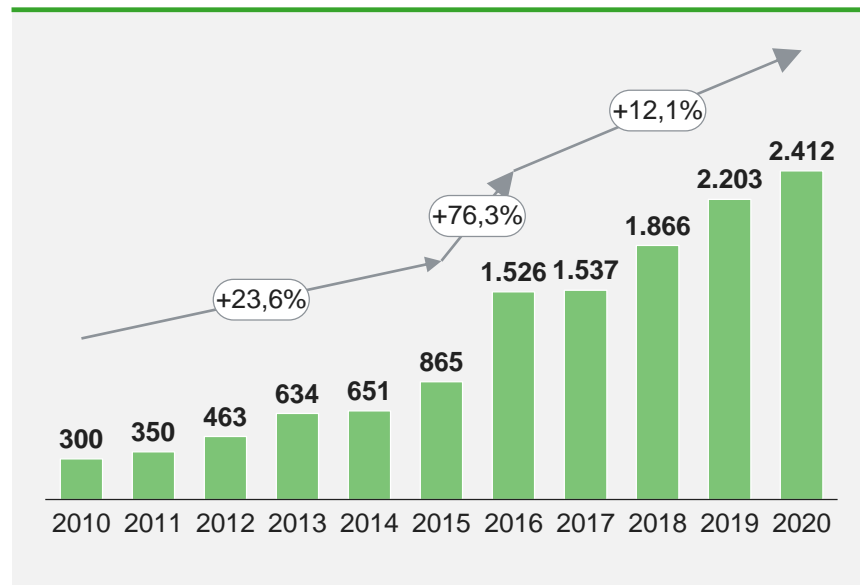
1) Règlements uniquement

Cette cyclicité en RC est le fruit de 2 tendances opposées : relèvement tarifaires (permis par la libéralisation de 2014) pour se rapprocher de l'équilibre financier suivi de tendance à l'agressivité tarifaire ou de réintroduction de cap

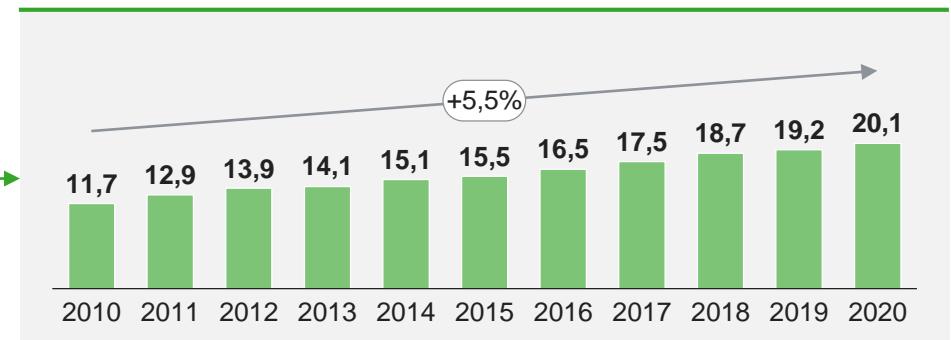
Sources de croissance pour les primes RC Automobile en Turquie [2010-2020]



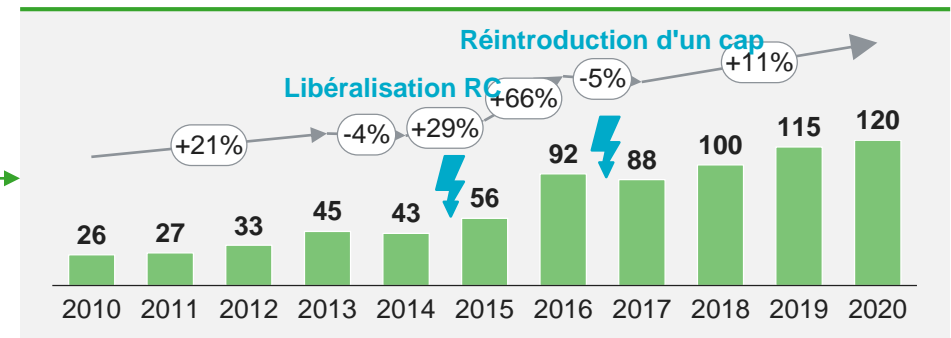
Primes RC Automobile émises [m EUR]



Nombre de polices RC Automobile émises [m #]



Prix moyen d'une police RC Automobile [EUR]



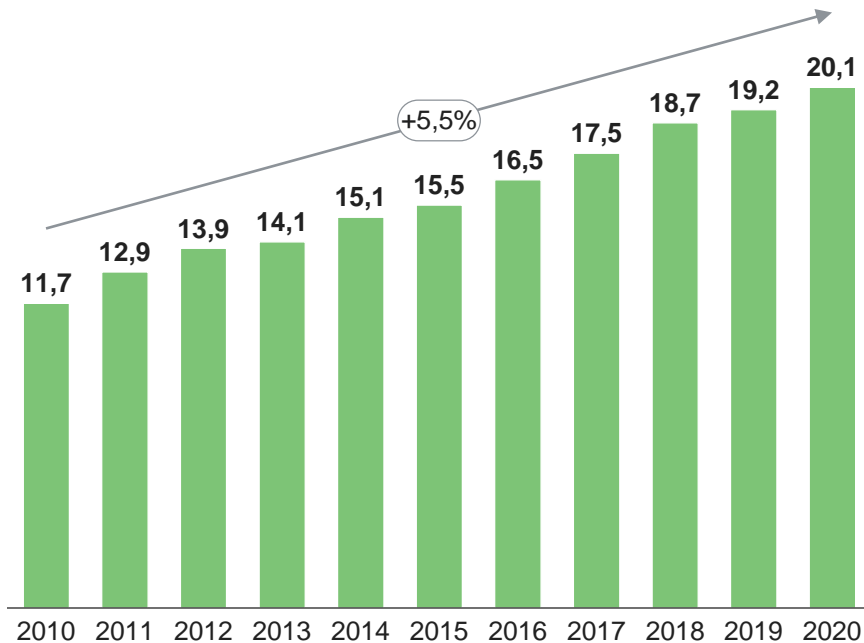
- La libéralisation des tarifs de 2014 a permis aux compagnies de faire face à l'inflation et la hausse des coûts moyen de gestion ; les compagnies d'assurance turques ont **augmenté leur prix moyen de police de ~66% entre 2015 et 2016**
- La prime RC moyenne est de ~1021 TL, soit ~120 EUR (~17% du salaire mensuel moyen de ~707 EUR en 2021)

Du côté des polices, la croissance relativement élevée est restée stable et à un rythme légèrement supérieur au parc, laissant imaginer une hausse de l'équipement

Évolution des polices RC et du parc automobile en Turquie [2010-2020]

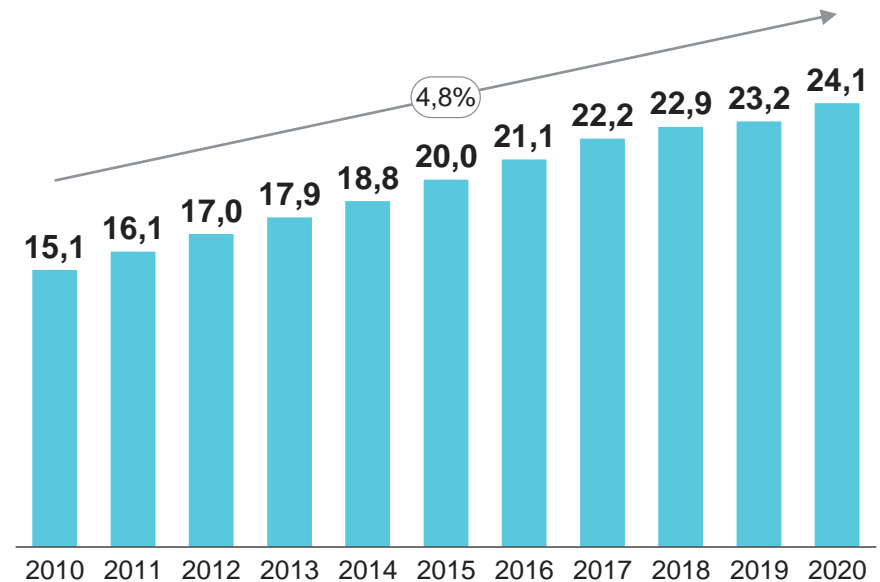


Nombre de polices RC Automobile émises [m #]



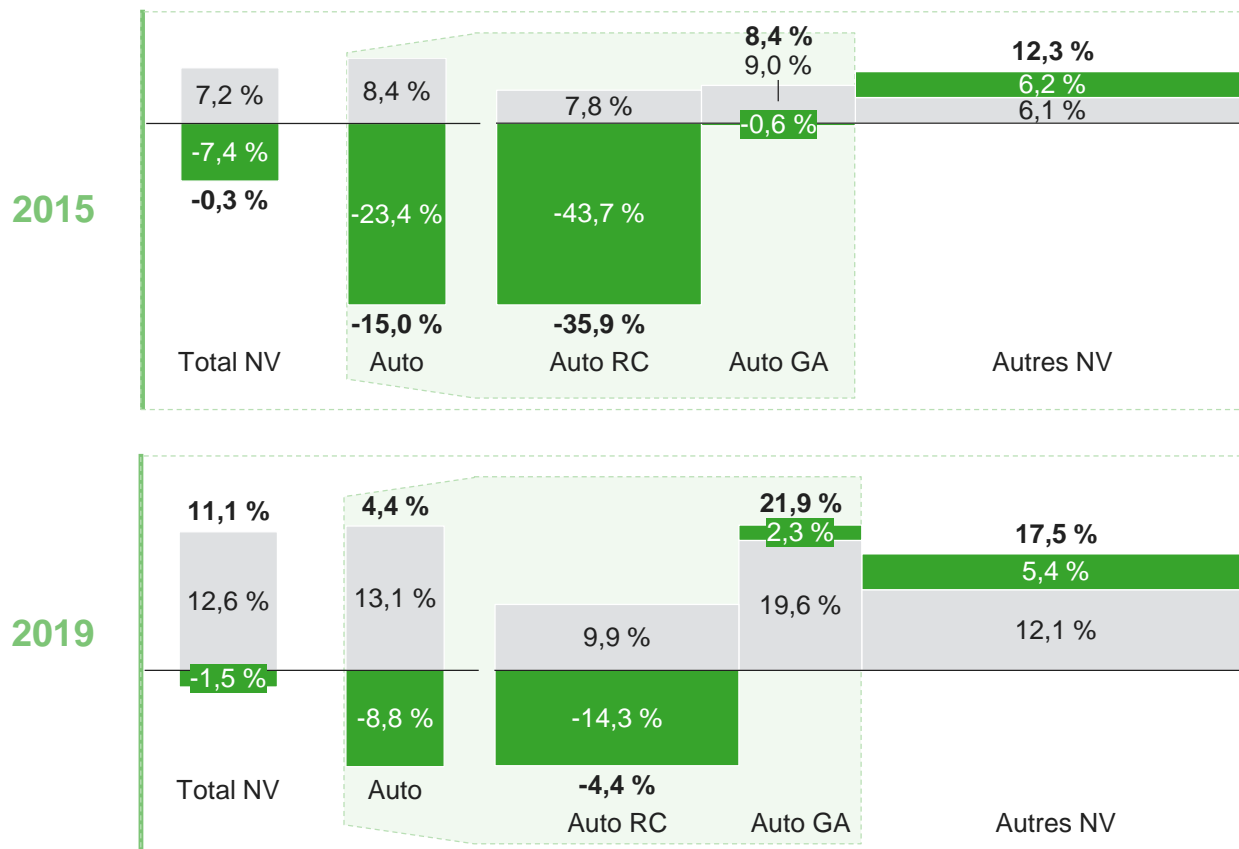
Parc automobile turc [m #]

Âge moyen du parc auto en 2018 : ~13 ans



La rentabilité de la branche Automobile est clé pour la viabilité du secteur ; Elle est globalement permise par les revalorisation tarifaires et le financier

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2015 ; 2019]



- La **rentabilité de la Non-Vie**, fortement impactée par la branche Automobile, et principalement **générée par la marge financière, a quadruplé en 4 ans** (4,2% en 2015 vs. 16,2% en 2019)
 - L'Auto était **déficitaire jusqu'en 2015**, principalement à cause d'une **marge technique pure négative sur la branche RC**, dont les tarifs étaient régulés
 - La **libéralisation des primes de la RC Auto obligatoire**, actée en 2014, s'est traduite par une **forte hausse des tarifs moyens** notamment en 2016 (~70%), permettant aux assureurs de bénéficier d'une **amélioration de la marge technique pure**
 - Hors Auto, la **rentabilité de la Non-Vie** a également **progressé**, tirée par la **croissance de la marge financière permise par la forte croissance des rendements** : le rendement sur les bons à 10 ans est passé de 7,9% en mars 2015 à 16,2% (record) en juin 2018

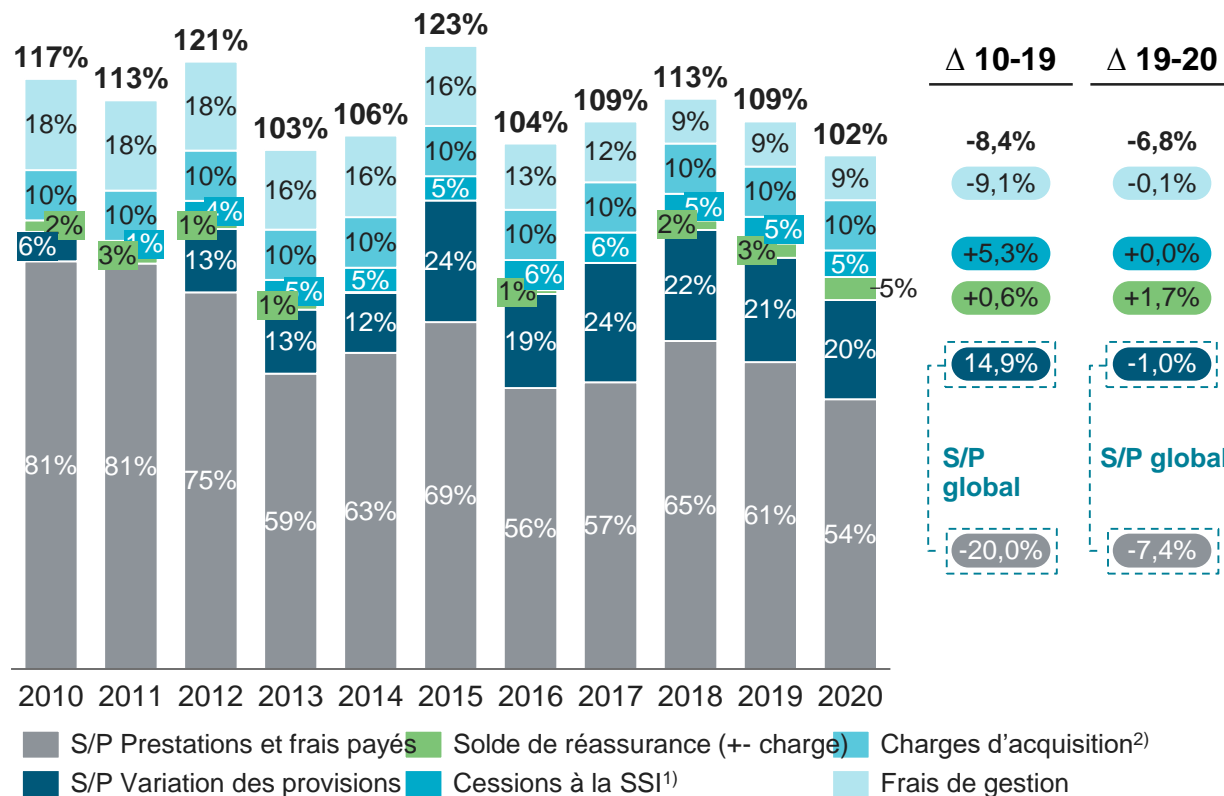
■ Marge technique pure ■ Marge financière

Sur le technique pur, la forte variabilité du S/P, poussée par l'inflation des coûts moyens a contraint la rentabilité du secteur

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché [% ; 2010-2020]
Données comptables Insurance Association of Turkey



Tendances clés



- Grâce à l'augmentation du prix moyen des polices de ~70%, suite à la libéralisation des tarifs actée en 2014, les compagnies d'assurance ont pu réduire leur déficit en 2016, avec une amélioration de leur ratio combiné de 21,4%
- Le coût moyen de gestion de sinistres, accentué par le renchérissement des pièces liées à la dévalorisation de la Lire, a également contribué à la hausse du S/P
- En 2018, la branche automobile accentué son déficit, avant de bénéficier d'une amélioration de son ratio combiné de 4,4% en 2019 puis 6,8% en 2020
- Cette évolution est principalement liée à la baisse du S/P et notamment des règlements, lié à l'effet Covid-19
 - Effet des mesures politiques sur la baisse de la fréquence des accidents automobiles
 - Baisse du S/P atténuée par la hausse des coûts de réparation des dommages subis, liée aux difficultés d'approvisionnement des pièces de rechange automobile

1) Les assureurs contribuent au financement de la SSI (Institution de Sécurité Sociale), qui indemnise les victimes d'accidents dont le responsable n'est pas assuré ou a pris la fuite

2) Données exactes non disponibles mais information confirmée par entretiens experts

Sources : Insurance Association of Turkey

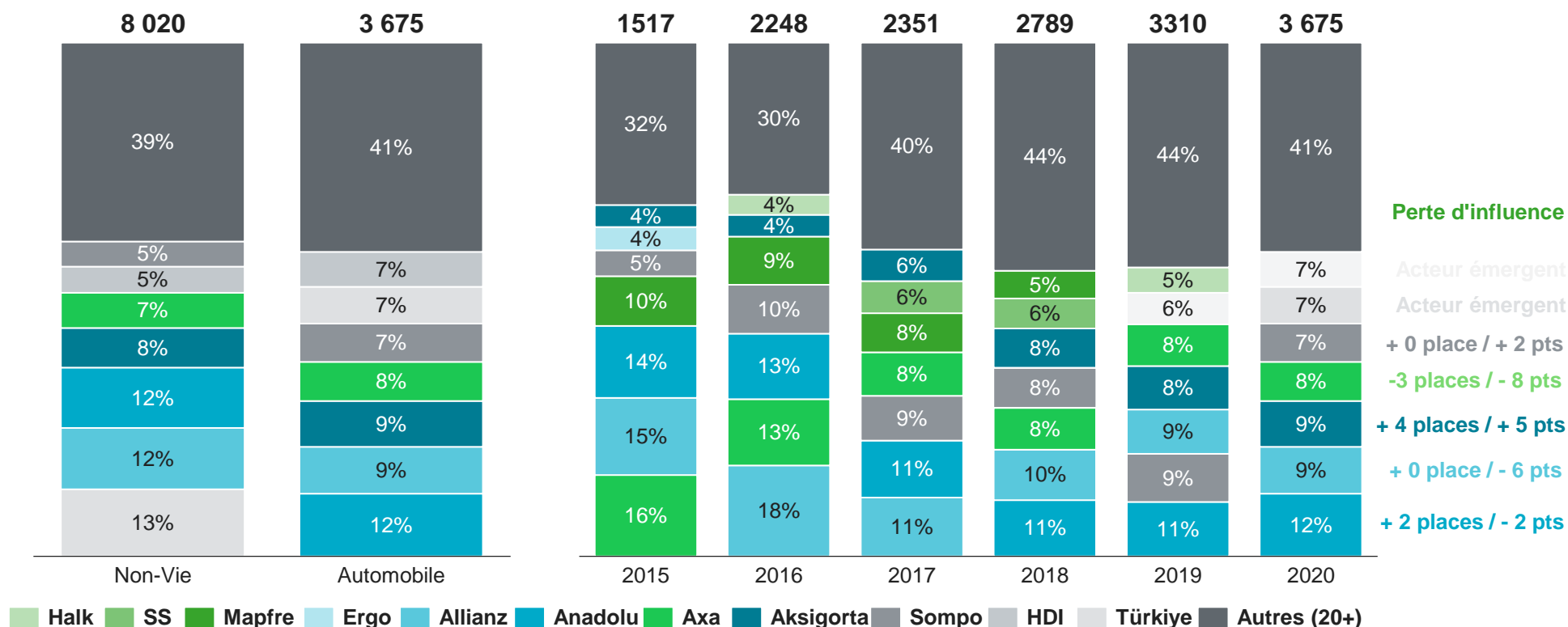
Ces différentes vagues d'agressivité / rehaussement tarifaire sont favorables à un rabattement du jeu concurrentiel, notamment dans un marché aussi fragmenté que la Turquie

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile en Turquie



Parts de marché NV et Auto [m EUR ; 2020]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2015-20]



Note : En 2020, 59 compagnies se partagent le marché de l'assurance Non-Vie en Turquie, dont 33 sont actives sur la branche Automobile

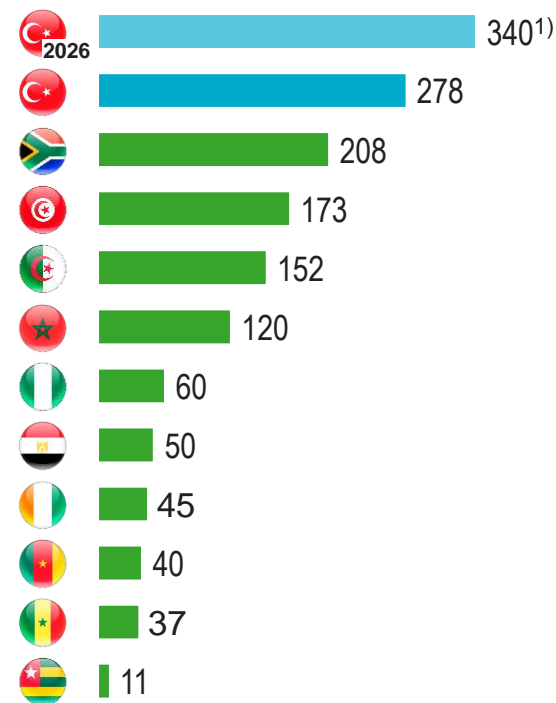
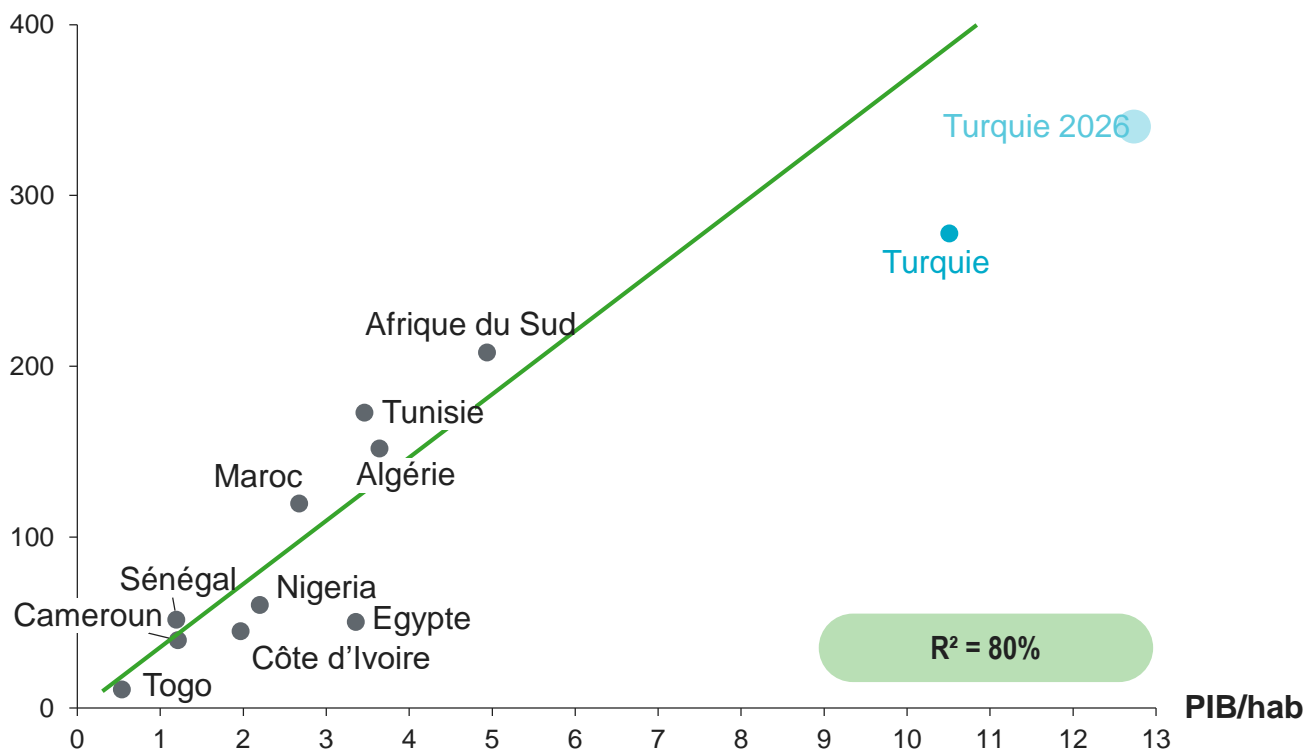
Sources : Insurance Association of Turkey

Au regard de la croissance économique future, le taux de motorisation turc devrait maintenir sa croissance et atteindre ~340 véhicules pour 1000 hab

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



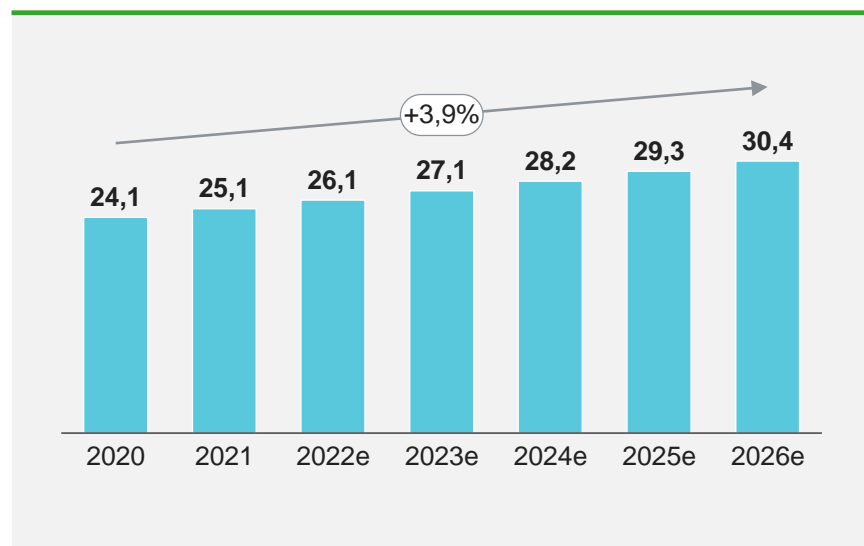
1) Projection 2026

De ce fait, le parc devrait croître de 3,9% p.a. durant les prochaines années, et porter la croissance de resp. 3,9 et 4,8% pour la RC et les GA

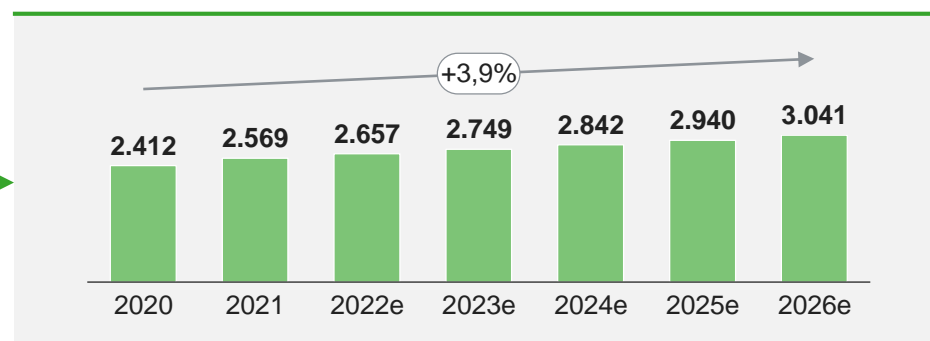
Projection des primes Automobile émises en Turquie [m EUR ; 2020-2026e]



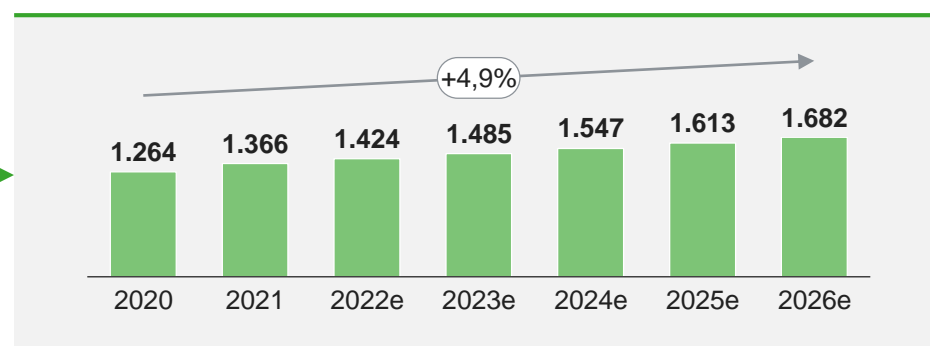
Parc automobile [m #]



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



Note : Primes RC projetées grâce au taux de croissance estimé du parc automobile et primes GA projetées en conservant le ratio entre les taux de croissance historiques (2016 à 2020) RC et GA
Hypothèse de stabilité des tarifs considérée au regard de la bonne rentabilité du marché

En Turquie, la RC Auto obligatoire, aux tarifs plafonnés et relativement peu onéreux, bénéficie d'un taux d'adoption élevé hormis chez les deux-roues

Principaux drivers de primes en Turquie



RC obligatoire

- En Turquie, l'assurance automobile au titre de la Responsabilité Civile est obligatoire depuis 1953 pour tout véhicule ; elle prévoit des indemnités pour les dommages matériels ou corporels causés à des tiers
- La RC Auto intègre un maximum de garantie pour les décès et blessures corporelles de 500 K TL (~59 K EUR) par personne et est limitée à 100 K TL (~12 K EUR) par accident pour les dommages matériels



Couverture de l'assurance

- La couverture de l'assurance RC Auto est de l'ordre de 80% (la plupart des 4 millions de véhicules non assurés sont des deux-roues ou des tracteurs) ; 15% des véhicules sont également couverts par une assurance facultative
- Les automobilistes contrôlés sans attestation d'assurance risquent en plus d'une amende et d'une mise en fourrière, la suspension de leur permis de conduire
- La prime RC moyenne est de ~1021 TL, soit ~120 EUR (~17% du salaire mensuel moyen de ~707 EUR en 2021)



Libéralisation tarifaire

- Les tarifs de la RC Auto sont plafonnés, mais le niveau du plafond varie selon le risque individuel de l'assuré ; les automobilistes sont en effet classés en 7 catégories selon le nombre d'années depuis l'obtention de leur permis de conduire, puis selon le nombre d'années depuis leur dernier accident
- Les plafonds ont augmenté moins rapidement que l'inflation ces dernières années, aggravant le déficit de la RC ; les assureurs, obligés de proposer des polices sur cette branche sous peine de perdre leur licence, s'en servent pour accroître leur part de marché sur les garanties annexes, dont les prix ne sont pas plafonnés
- Les compagnies d'assurance assurent les conducteurs appartenant aux 4 catégories les moins risquées, tandis que les polices accordées aux 3 autres sont mutualisées dans un pool



Existence d'un pool

- Depuis 2017, afin d'atténuer les pertes subies par les assureurs sur la RC Auto, les polices souscrites par les 3 catégories de conducteurs les plus risquées sont mutualisées auprès du TMTB (Turkish Motor Insurers' Bureau)
- Le Bureau, héritier de l'entité créée par la Turquie pour rejoindre le système européen de carte verte, administre également les primes souscrites par les véhicules de transport public de voyageurs

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Insurance Association of Turkey, entretiens experts

La résolution des litiges opposant assuré et assureur sur le montant des indemnités a été accélérée par l'introduction de procédures d'arbitrage

Principaux drivers de Sinistralité en Turquie (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- Les demandes d'indemnisation doivent être **soumises dans l'année qui suit l'identification du responsable** de l'accident
- En cas d'**absence de réponse de l'assureur après 15 jours, ou en cas de refus d'indemnisation**, les assurés peuvent se tourner vers les **tribunaux, dont les procédures judiciaires durent entre 1 et 3 ans**
- Afin de raccourcir les délais d'indemnisation en cas de litige, la **Commission d'arbitrage de l'assurance a été créée en 2007** (Loi sur l'Assurance – n°5864) et se prononce en moins de 4 mois ; elle a **traité 200 k dossiers de demande d'indemnisation durant sa première décennie** d'existence, pour des coûts de procédure inférieurs à ceux des tribunaux
- La Commission d'arbitrage de l'assurance peut se prononcer sur les demandes en **RC de tous les assurés turcs**, ainsi que sur les demandes en **GA des assurés auprès des compagnies membres** (dont les primes émises représentent ~91% de la branche Auto turque)
- Les dossiers soumis à cette Commission sont traités par **un arbitre si l'indemnité réclamée est inférieure à 15 k TL (~1 765 EUR), et par un comité au-delà** ; les montants prononcés peuvent faire l'objet d'un **appel à partir de 5 k TL (~588 EUR), transféré à une Cour d'appel régionale à partir de 40 k TL (~4 707 EUR)**



Cadre de recours – sinistres corporels

- Depuis 2018, les accidentés peuvent préparer le rapport d'accident nécessaire à la demande d'indemnisation depuis l'**application mobile KTT** (les utilisateurs peuvent notamment y renseigner des informations telles que les lieu et montant du sinistre, les détails du véhicule, les coûts engendrés, etc. sans avoir à contacter d'agent)
- Le montant d'indemnisation pour les **blessures corporelles, temporaires ou permanentes, est fondé sur un rapport d'hôpital précisant le taux d'incapacité** (en %)



Sinistres majeurs

- **Aucun sinistre majeur** n'a été déclaré ces dernières années

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Insurance Association of Turkey, entretiens experts

L'inflation forte empêche la sinistralité de baisser, en particulier lorsque les procédures judiciaires allongent les délais d'indemnisation

Principaux drivers de Sinistralité en Turquie (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité

- La **fréquence des accidents est soutenue, depuis la fin des confinements, par la préférence pour la voiture personnelle** vis-à-vis des transports en commun en période d'épidémie virale
- Pour **inciter les automobilistes à la prudence**, les assureurs turcs consentent à octroyer des **remises aux assurés qui ne déclarent aucun sinistre** ; ces bonus sont accordés après un an de conduite sans accident, et peuvent augmenter chaque année pendant quatre ans jusqu'à atteindre le prix minimum
- Le **coût moyen d'indemnisation a augmenté par l'effet combiné de l'inflation et du développement économique**, deux phénomènes favorables à la hausse des prix moyens des véhicules en circulation et des pièces de rechange
- Les **procédures judiciaires liées aux demandes d'indemnisation peuvent légalement s'étaler sur 10 ans** (voire davantage en cas de poursuites pénales), ce qui représente un facteur important de hausse de la sinistralité, dès lors qu'apparaissent des **zones grises dans les textes juridiques** applicables, ou que **les montants utilisés comme base de calcul** pour les indemnités (à commencer par le revenu moyen) **augmentent sur la période** qui sépare le paiement de la prime et l'indemnisation
- Afin de contrôler les coûts de réparation, certaines compagnies importantes ont mis en place **des partenariats avec des réseaux de garage** ; d'autres utilisent déjà l'Intelligence Artificielle pour **contrôler les fraudes**



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- L'**Institution de Sécurité Sociale (SSI) prend en charge les soins voire les pensions des victimes d'accidents de la route dont le responsable n'est pas assuré ou a pris la fuite** ; les compagnies d'assurance contribuent à son financement en lui reversant 5% des primes RC Auto
- **Aucun fonds de garantie n'est prévu pour les dommages matériels** causés par des automobilistes inconnus ou non assurés

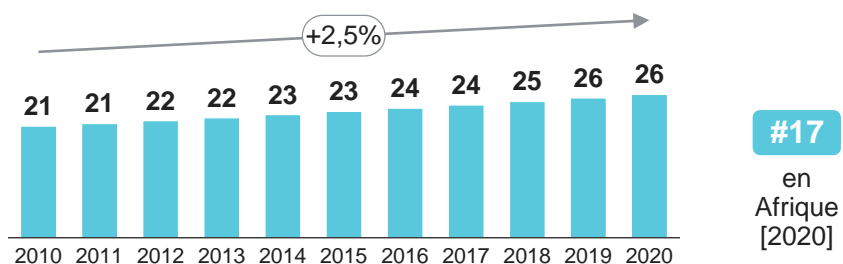
3. Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire enregistre une croissance économique dynamique, forte et stable depuis 2011 avec un ralentissement en 2020, dû à la crise du Covid-19

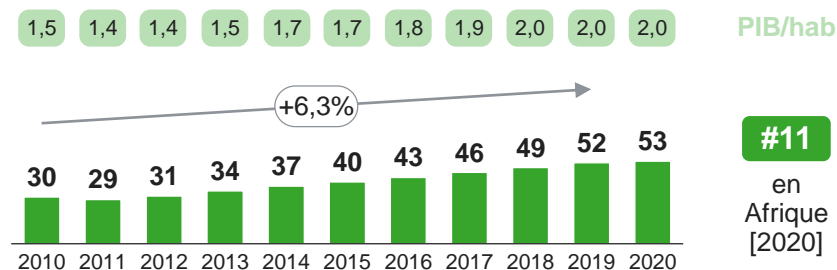
Aperçu des principaux indicateurs économiques en Côte d'Ivoire [2010-2020]



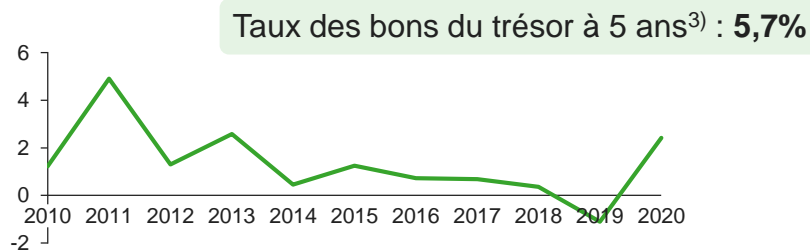
Population [m #]



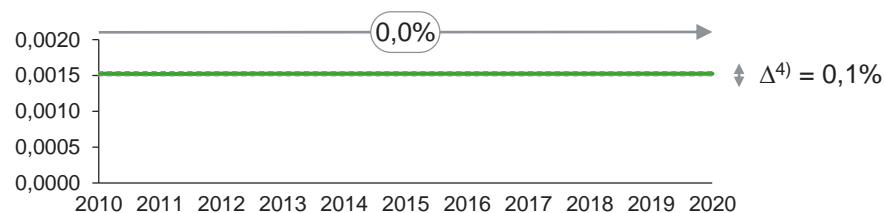
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Franc CFA vs EUR



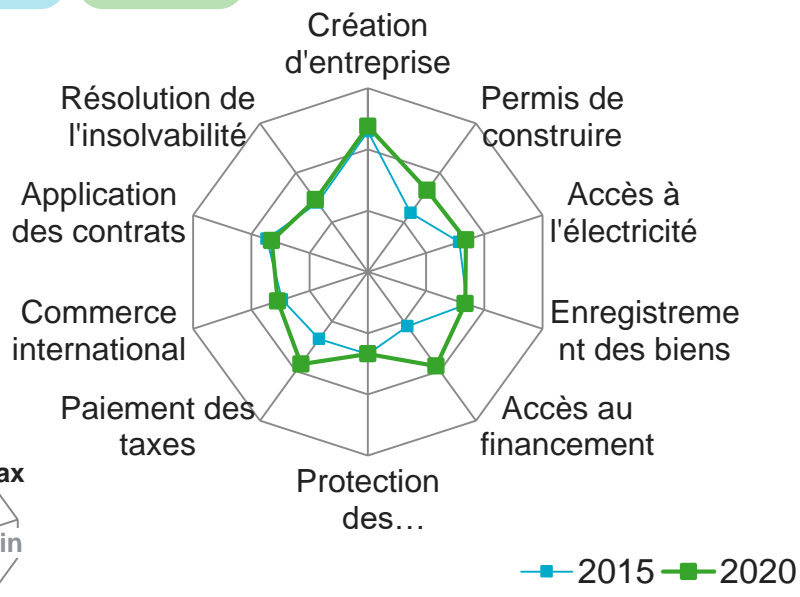
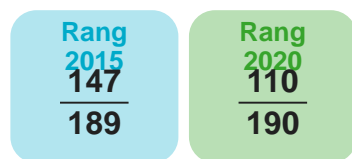
1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, émission en octobre 2020 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane
Note : La valeur du FCFA est indexée sur l'euro, avec une parité fixe

La Côte d'Ivoire a gagné 37 places au classement *Doing Business* ; La confiance des investisseurs et organisme de crédit reste limitée

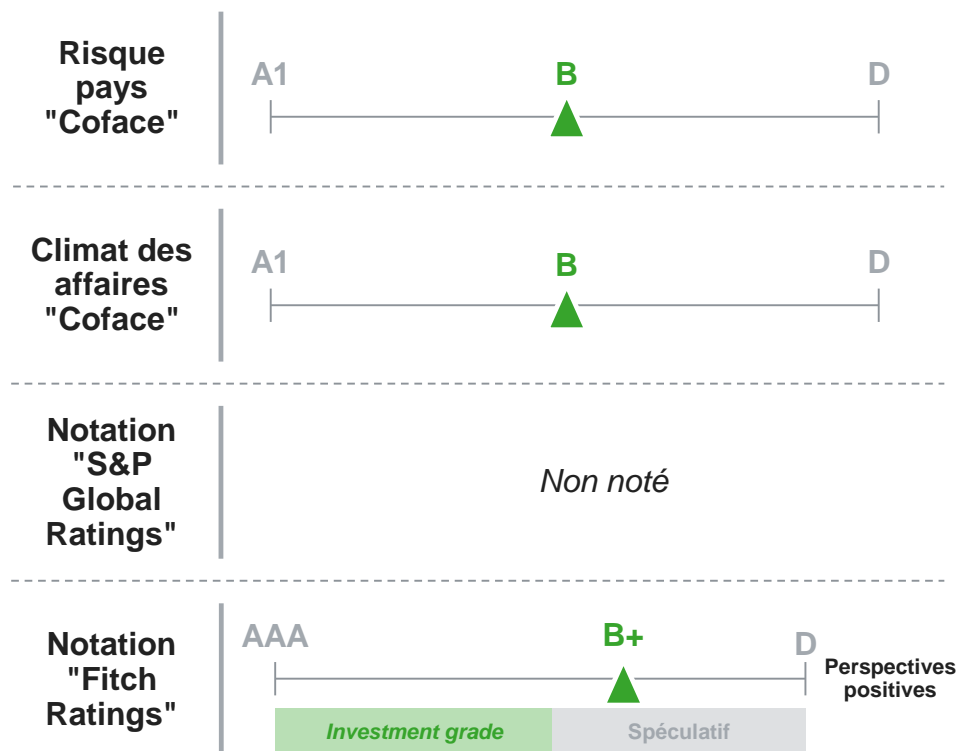
Évaluation de l'environnement économique ivoirien



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

Le marché ivoirien de l'assurance a atteint ~600 m EUR de primes en 2019 (9^{ème} en Afrique), dont ~19% sont issues de la branche automobile

Panorama du marché de l'assurance en Côte d'Ivoire



Profil [2019]

Régulateur : CIMA

Primes émises : 598 m EUR

Densité d'assurance : 23
EUR

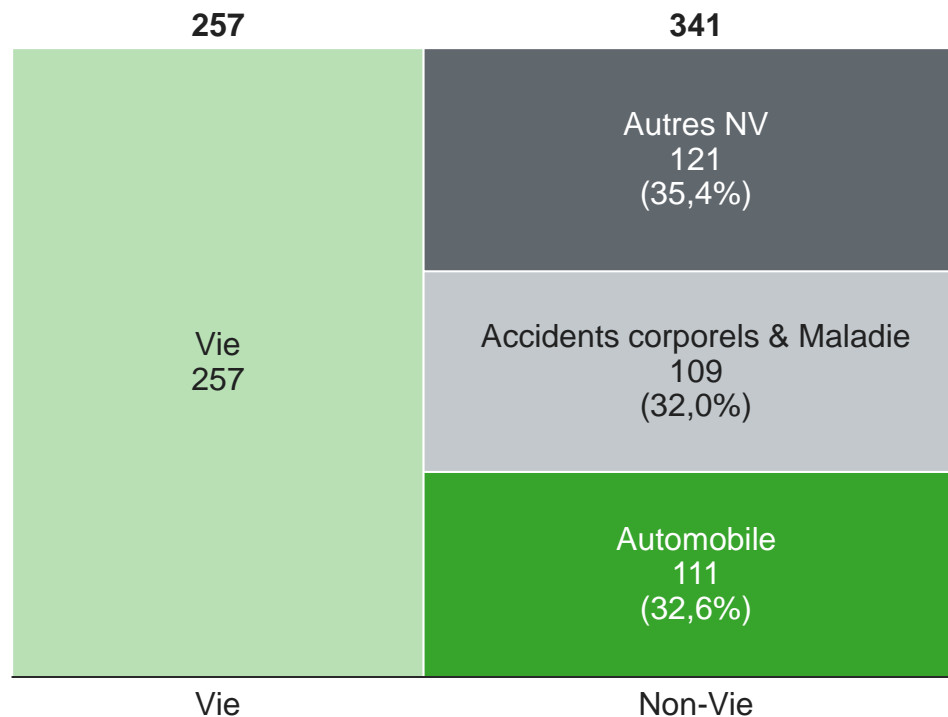
Pénétration Non-Vie : 0,66%

Compagnies d'assurance :
32

Dont Non-Vie : 21

Dont Automobile : 21

Primes émises par branche [m EUR ; 2019]

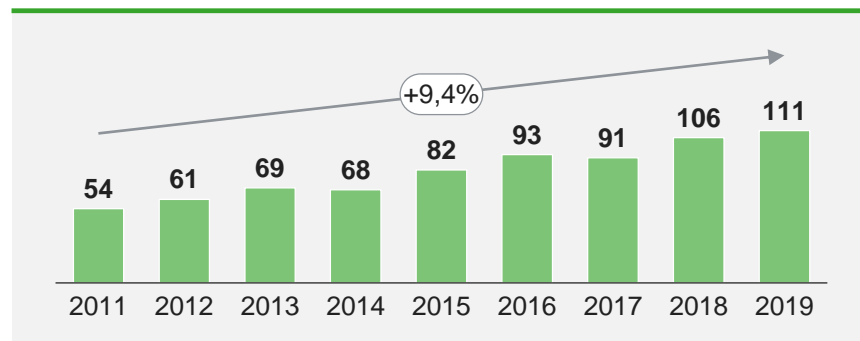


Le marché de l'assurance Automobile augmente depuis 10 ans de 9,4% p.a. ; Bien qu'élevée, la croissance des primes RC reste très volatile

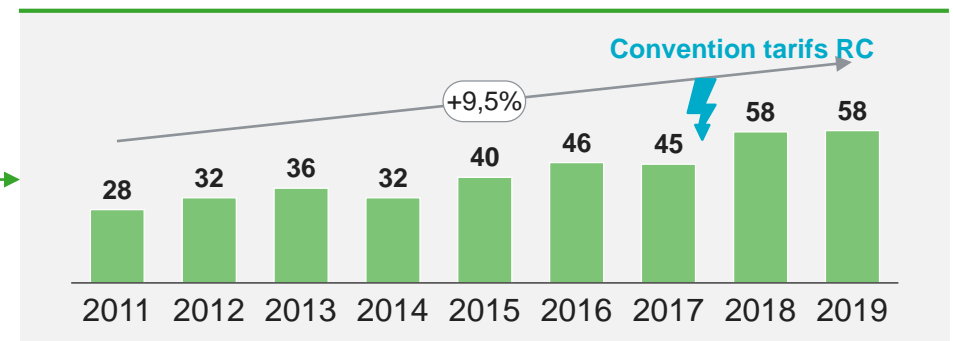
Evolution de la branche Automobile en Côte d'Ivoire [m EUR ; 2011-2019]



Primes Automobile émises

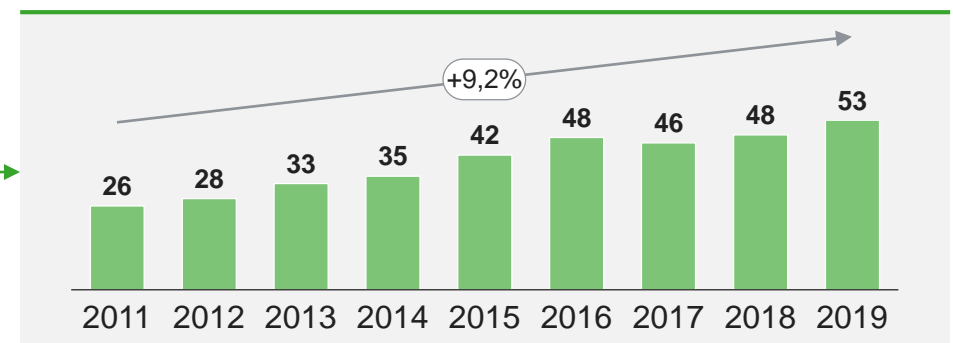


Primes Responsabilité Civile Automobile émises



- L'évolution très volatile des primes Automobile émises découle principalement de deux facteurs :
 - Absence de réglementation encadrant la tarification des primes RC, qui a favorisé le problème de sous-tarification et de concurrence déloyale (une convention signée en mai 2018 par les assureurs pour pallier à ce manque prévoit le respect du tarif plancher de la branche RC)
 - Perte de confiance des usagers due aux difficultés d'indemnisation et la réticence de certains assureurs à honorer leurs engagements qui impacte selon les années le taux d'assurance

Primes Garanties Annexes Automobile émises



En effet, depuis 2011, les primes RC ont évolué de manière volatile mais soutenue, bien au delà de la croissance du parc ; Au-delà de la mise en place d'un tarif plancher, l'équipement en assurance RC s'est aussi développé

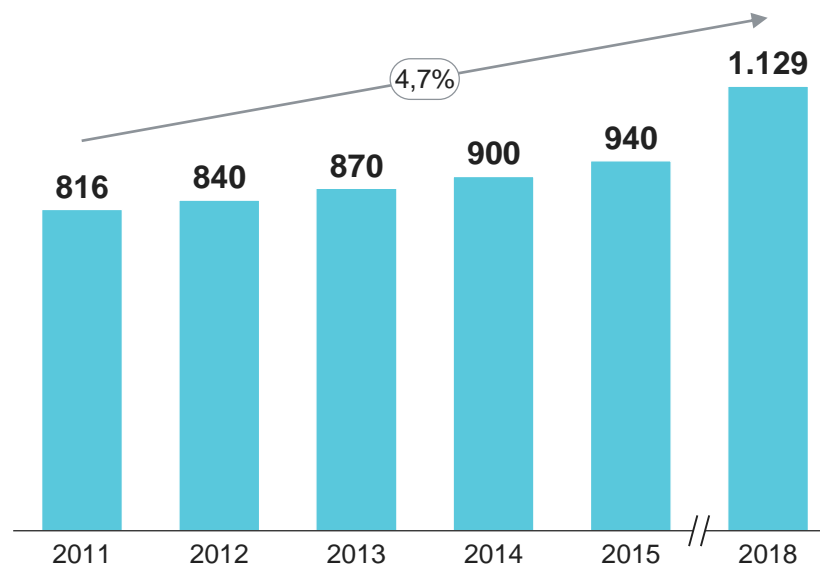
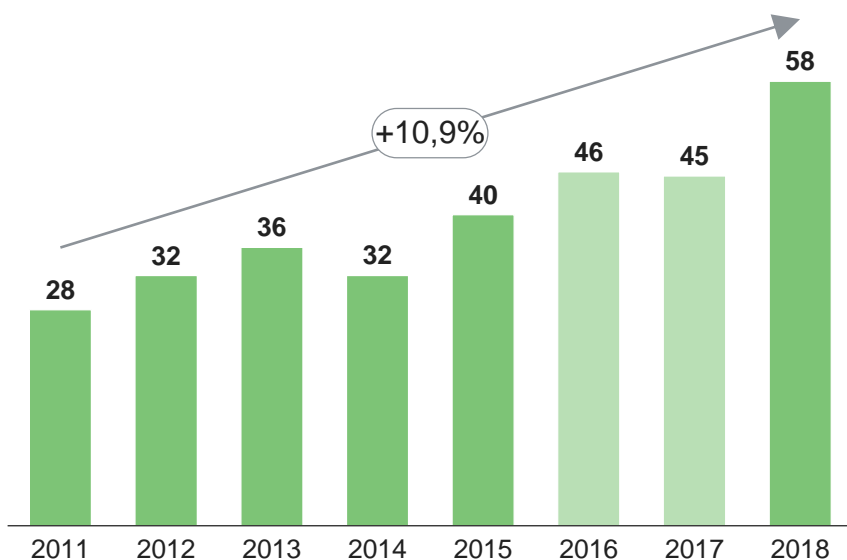
Évolution des primes Auto RC et du parc automobile en Côte d'Ivoire [2011-2018]



Primes RC Automobile émises [m EUR]

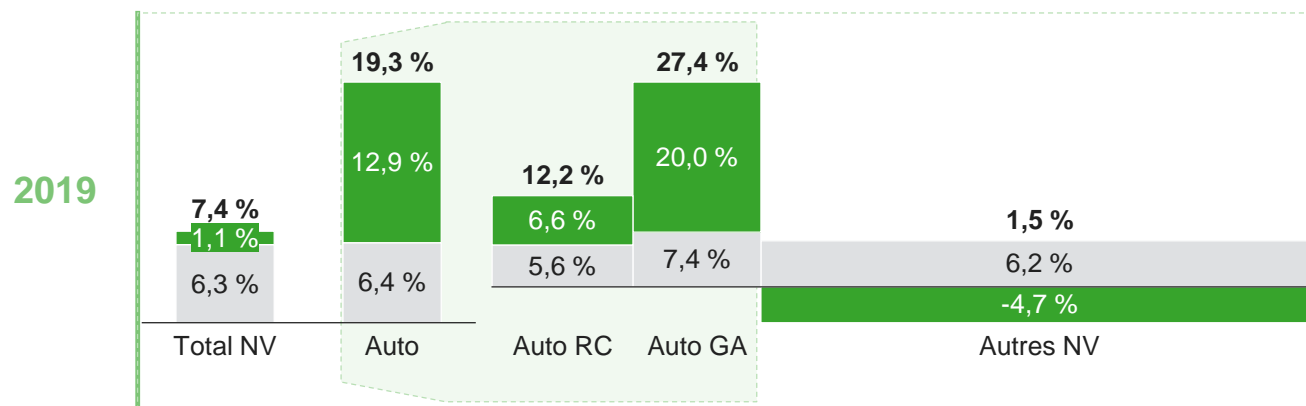
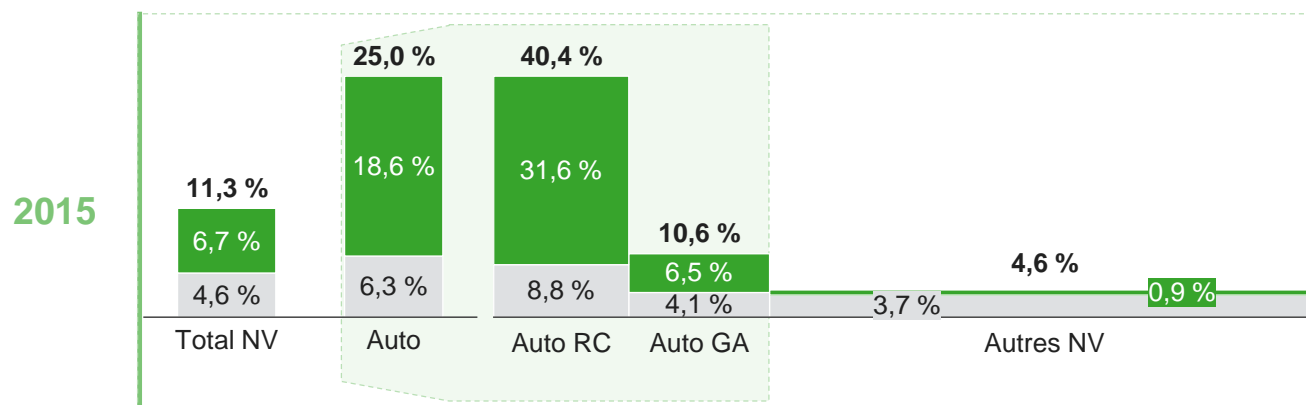
Parc automobile ivoirien ['000 véhicules]

Âge moyen du parc auto en 2015 : ~18 ans



La rentabilité élevée de l'Auto est cruciale pour la viabilité des Compagnies Non-Vie en Côte d'Ivoire

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2015 ; 2019]



■ Marge technique pure ■ Marge financière

- La rentabilité de la branche automobile est relativement élevée, oscillant entre 12% et 25% des primes acquises entre 2015 et 2019

- Cette rentabilité est principalement tirée par la marge technique pure, aussi bien pour le segment RC que GA

- La branche Automobile contribue largement à la rentabilité de la Non-Vie, principalement au niveau de la marge technique pure :

- L'importante marge technique (18,6%) dégagée en 2015 par la branche Automobile, provenant essentiellement du segment RC (48% des primes acquises), contraste avec le reste de la Non-Vie, à peine bénéficiaire (0,9% en technique pure)

- Le constat est le même pour les années suivantes, en particulier en 2019, pour lesquelles les marges technique et financière dégagées de manière régulière par l'Automobile contribuent notablement aux bénéfices de la Non-Vie

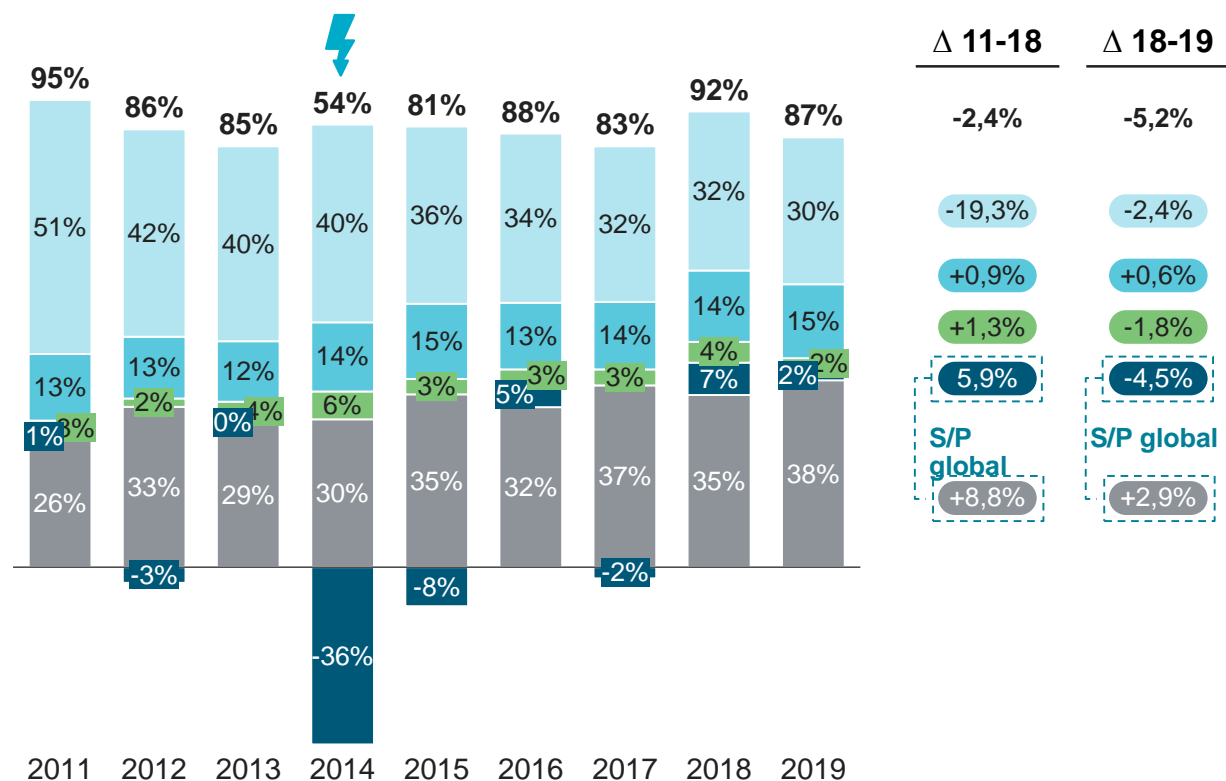
- De manière générale, la Non-Vie bénéficie principalement de sa marge financière, qui compte en 2019 pour ~85% de ses profits

Malgré la hausse des règlements, la branche Auto reste techniquement rentable grâce, notamment, à un meilleur amortissement des charges de gestion

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché [% ; 2011-2019]
Données comptables ASACI



Conseil des ministres CIMA



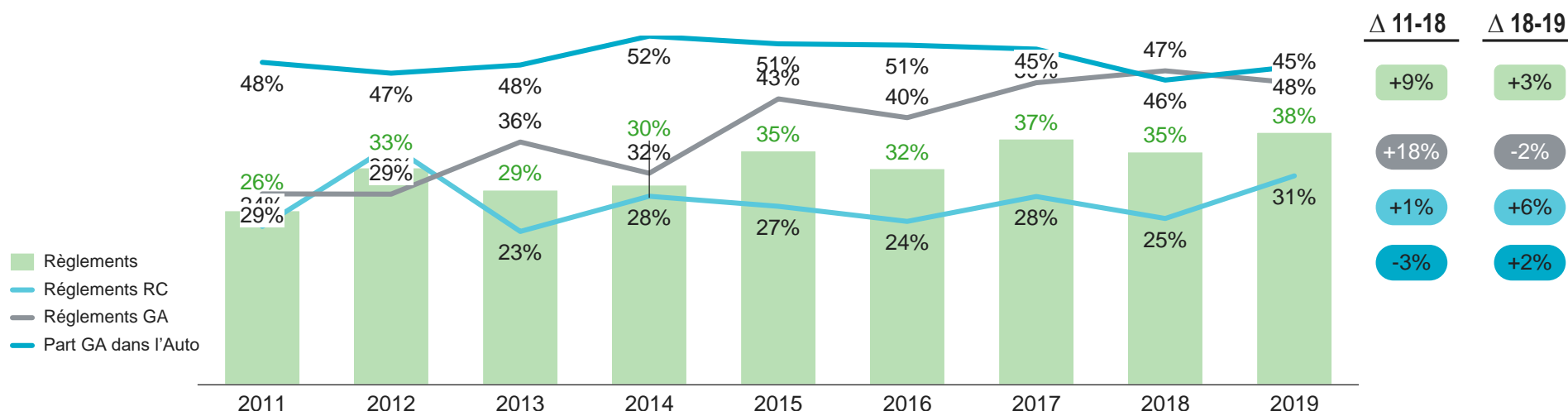
Tendances clés

- La branche automobile continue d'être **techniquement rentable** et bénéficie, en 2019, de l'amélioration de **5,2% de son ratio combiné**, qui résulte l'évolution de de ses **deux principales composantes**
 - **Augmentation des règlements**, suite aux mesures (réforme du barème d'indemnisation en 2016...) et sanctions votées, dans le cadre de la gestion des sinistres automobiles, afin de restaurer la confiance des assurés dans la branche
 - **Baisse des charges de gestion nettes**, fruit de la stratégie de digitalisation entreprise par les assureurs
- En 2014, les assureurs mettent en œuvre d'un **plan d'annulation et de provisionnement des arriérés de primes**, suite à la **circulaire du conseil des ministres de la CIMA** fixant au 31 décembre 2014 le délai d'épure des primes arriérées des sociétés d'assurances

■ S/P Prestations et frais payés ■ Solde de réassurance (+- charge) ■ Charges de gestion nettes
■ S/P Variation des provisions ■ Charges d'acquisition

Cette hausse des règlements devrait s'accroître, notamment en GA, dans le sillage des mesures réglementaires adoptées par le gouvernement pour lutter contre les manquements contractuels répétés de plusieurs assureurs

Evolution du ratio S/P comptable¹⁾ Automobile du marché [% ; 2011-2019]



- **Croissance du S/P** sur la période liée à :
 - plusieurs **mesures réglementaires** dont la réforme du barème d'indemnisation en 2016
 - des **sanctions strictes** infligées aux assureurs qui rechignent à honorer leurs engagements
 - une **meilleure confection et transmission des PV de constat** aux assureurs dans les délais prévus par le code CIMA
- **Potentielle hausse de la sinistralité en GA à venir** du fait de la hausse des coûts de prestations liée :
 - au fort développement des ventes de véhicules neufs suite à l'interdiction d'importation de véhicules de plus de 5 ans
 - à l'absence de référentiel de coûts de pièces impliquant une inflation

1) Règlements uniquement

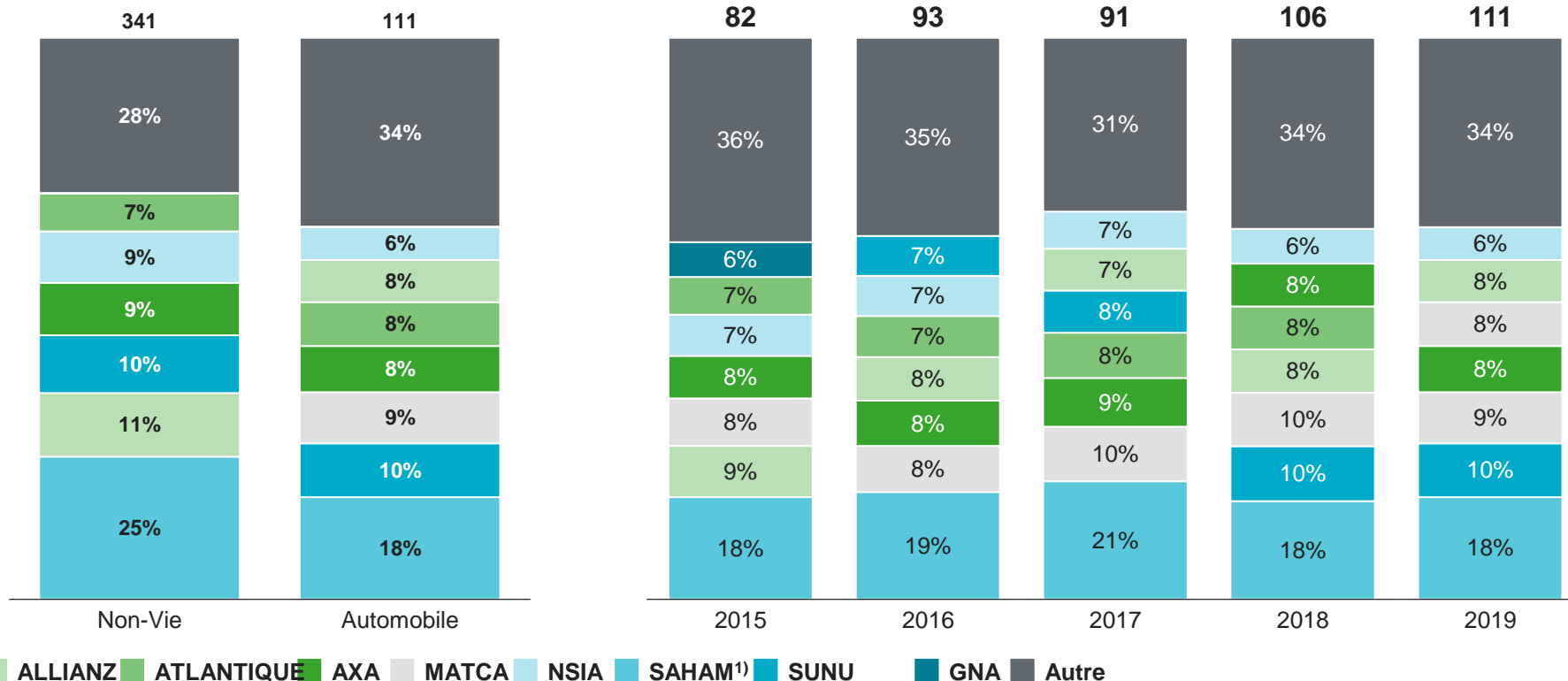
Saham conserve un leadership au sein des marchés Automobile (18%) et NV (25%), bien devant 6 autres acteurs à ~10% dans un marché fragmenté

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile en Côte d'Ivoire



Parts de marché NV et Auto [m EUR ; 2019]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2015-19]



1) Après l'acquisition par Sanlam en 2018, Saham porte le nom de la compagnie sud-africaine depuis 2021

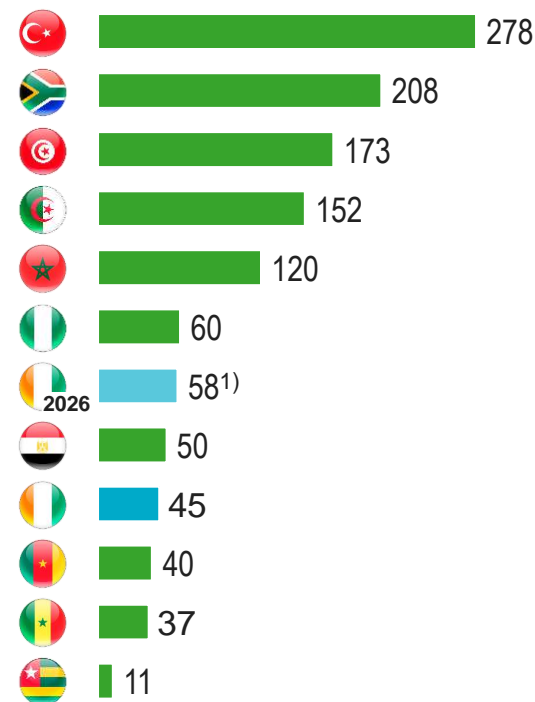
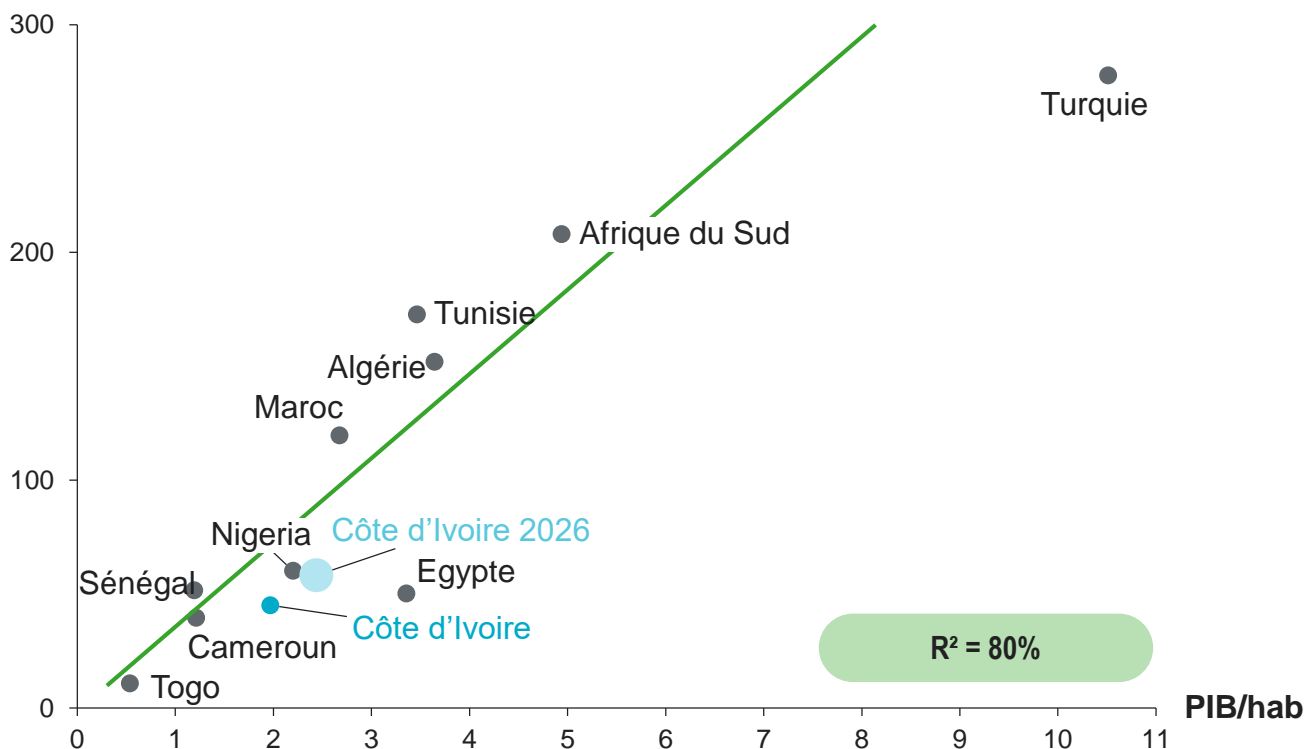
Note : En 2019, 21 compagnies se partagent le marché de l'assurance Non-Vie en Côte d'Ivoire, toutes actives sur la branche Automobile

Le taux de motorisation en CIV devrait profiter de la forte croissance économique attendue et de la volonté politique de positionner le pays dans l'assemblage auto

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



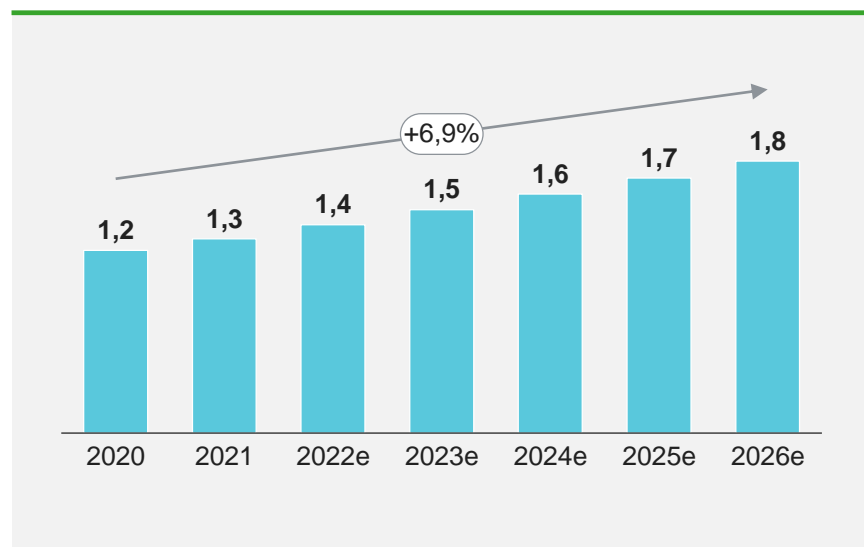
1) Projection 2026

La croissance des primes Auto émises devrait s'accroître dans les années à venir, tirée par le fort dynamisme du parc (+6,9%) et le développement de l'équipement

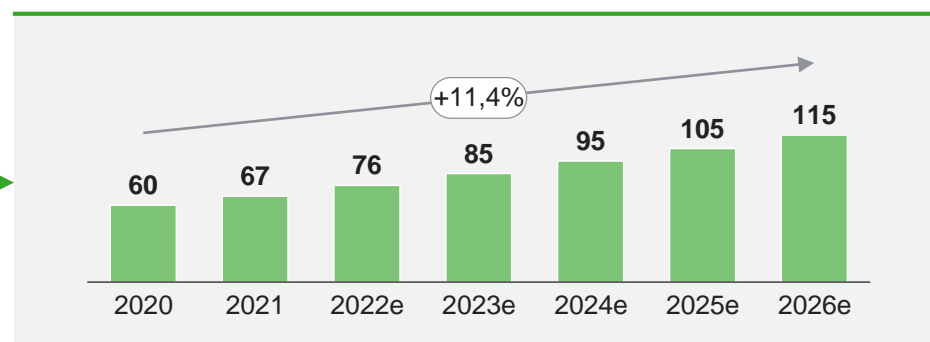
Projection des primes Automobile émises en Côte d'Ivoire [m EUR ; 2020-2026e]



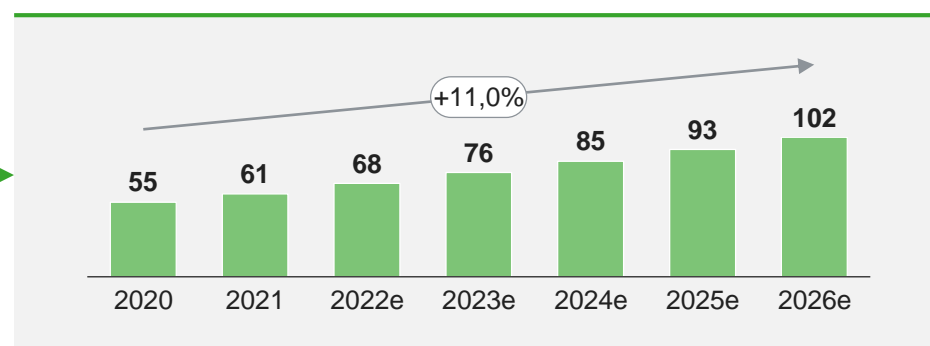
Parc automobile [m #]



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



Note : Primes RC projetées par corrélation à l'évolution du parc automobile et primes GA projetées en conservant le ratio entre les taux de croissance historiques (2016 à 2020) RC et GA
Hypothèse de stabilité des tarifs considérée au regard de la bonne rentabilité du marché

Face à une non-assurance automobile persistante, l'ASACI a entrepris un projet de dématérialisation de la RC Auto, soutenu par plusieurs mesures gouvernementales

Principaux drivers de primes en Côte d'Ivoire (1/2)



RC obligatoire

- En Côte d'Ivoire, comme en zone CIMA, et au titre du Code des Assurances, "**Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat**, au sens du droit interne, **dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit**, pour faire circuler lesdits véhicules, **être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité**, dans les conditions fixées par le présent Code."
- **Un deuxième système d'assurance automobile est obligatoire, la carte brune CEDEAO**, qui est une extension de la garantie RC Automobile instituée en 1982 pour **permettre la libre circulation des véhicules dans l'espace CEDEAO et garantir aux victimes des accidents de la circulation une indemnisation des dommages qui leur sont causés par les automobilistes non-résidents**



Couverture de l'assurance

- **Environ 30% des véhicules circuleraient en Côte d'Ivoire sans assurance ou disposeraient de fausses attestations d'assurance** selon l'ASACI en 2019
- Les contrevenants sont passibles d'un **emprisonnement de 3 mois à 2 ans** et d'une **amende de 100 k à 10 m FCFA (~150 à 15k EUR)**, leur véhicule étant automatiquement mis en fourrière – Néanmoins, dans les faits le taux de non-assurance reste important pour plusieurs raisons :
 - Contrôles limités, notamment en dehors des grands centres urbains
 - Perception faible de l'intérêt de l'assurance, souvent perçue comme une "taxe"
 - Choix par certains de souscrire à une assurance mensuelle, au lieu d'une assurance annuelle
 - Tarif élevé par rapport au niveau de vie
- Par ailleurs, les démarches entreprises par l'ASACI pour lancer le **projet de dématérialisation de l'attestation d'assurance automobile**, dans le cadre d'une stratégie globale de digitalisation des opérations en vue d'**alléger les procédures de souscription et de règlement**, doivent permettre de lutter contre ce problème

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, ASACI

Ces mesures s'inscrivent dans la continuité de la stratégie de libéralisation tarifaire et de transparence des procédures (création du pool TPV)

Principaux drivers de primes en Côte d'Ivoire (2/2)



Libéralisation tarifaire

- L'arrêté du 13 janvier 2003 fixe le tarif minimum de l'assurance RC (selon la zone géographique de circulation, les **caractéristiques et l'usage du véhicule, le statut socioprofessionnel et les caractéristiques du conducteur habituel**) et fait obligation aux compagnies d'assurance de respecter ses dispositions, sous peine de sanctions
- Toutefois, face à une **sous-tarifcation généralisée et persistante**, liée principalement à la **guerre des prix entre assureurs**, une **convention** a été **signée le 28 mai 2018** par les assureurs eux-mêmes, s'imposant des sanctions en cas de manquement à leurs engagements tarifaires, outre celles prévues par la tutelle, et pouvant aller jusqu'au retrait d'agrément
- Le **prix moyen d'une police RC Auto** a baissé de 7% entre 2010 et 2017 pour atteindre ~112 EUR, ce qui représente **~5% du salaire annuel moyen en Côte d'Ivoire (~2 400 EUR)**



Existence d'un pool TPV

- Le Pool TPV a officiellement **démarré ses activités le 02 Mai 2012**, principalement dans l'objectif d'**assainir la sous-catégorie Transport Public des Voyageurs de la branche automobile**, en qualité d'organe de supervision fixant annuellement des **objectifs de chiffre d'affaires et de règlement des sinistres** (amélioration de la trésorerie et de la cadence des indemnisations notamment)
- La structure **centralise l'ensemble des opérations** au niveau du segment TPV, en particulier les souscriptions, réalisées à travers le **logiciel du pool**, et est **rémunérée sous forme de frais de gestion**, versés par l'ensemble des 16 compagnies d'assurance membres

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, ASACI

En termes de sinistres, l'ASACI a entamé la rédaction d'une nouvelle convention d'indemnisation rapide ainsi que l'actualisation du barème de responsabilité

Principaux drivers de Sinistralité en Côte d'Ivoire (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- L'ASACI s'est engagée en octobre 2021 pour l'**installation d'un système automatisé de traitement des recours et de l'e-constat** ainsi que pour la **suppression de l'accord préalable pour tous les dossiers de moins de 2 m FCFA (~3 k EUR)**, en vue d'améliorer la cadence de règlement des sinistres matériels en RC Auto
- L'organisme ivoirien a également procédé à l'**actualisation du barème de responsabilité** en collaboration avec le régulateur et la **rédaction d'une nouvelle convention d'Indemnisation rapide des assurances (IRA)** qui devrait prendre effet en 2022



Cadre de recours – sinistres corporels

- Les assureurs sont tenus d'**appliquer sans abattement le barème** prévu aux **articles 258 et suivants du code des assurances** relatives à l'indemnisation d'éventuels préjudices corporels
- D'abord impacté par la **revalorisation du SMIG en 2013** (de ~55 à ~91 EUR), le **barème d'indemnisation a été réformé en 2016**
- Indemnités mensuelles à verser **plafonnées à 3 fois le SMIG** dans le cadre d'une **incapacité temporaire**, et selon un **barème basé sur l'âge de la victime et couvrant trois types de préjudices** (physiologique, économique et moral) dans le cas d'une **incapacité permanente**

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, ASACI

Plusieurs efforts restent néanmoins à fournir afin de continuer à prévenir les sinistres et améliorer leur prise en charge

Principaux drivers de Sinistralité en Côte d'Ivoire (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité

- Plusieurs leviers ont été mis en place pour **réduire la fréquence de sinistres**, à l'instar de **campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière** (95% des accidents étant liés au facteur humain selon une étude du ministère des transports de 2018) et de mesures gouvernementales sur l'**entretien des véhicules** (contrôle accru des attestations) et sur le **renouvellement du parc automobile** (nouvelles gammes intégrant des dispositifs plus avancés en termes de sécurité) et l'abaissement de sa moyenne d'âge (interdiction d'importation de véhicules de plus de 5 ans)
- Les autres leviers concernent la **réduction des coûts moyens d'indemnisation**, avec notamment le développement depuis le début 2018 des premiers **centres d'indemnisation rapide** qui favorisent néanmoins une **envolée de la fréquence** liée à la hausse des déclarations
- En effet, afin de **pallier les lourdeurs administratives** et **accélérer les procédures d'indemnisation des assurés**, Saham Assurance a inauguré en 2018, à Abidjan, le premier centre "Check Auto Express" destiné à l'**indemnisation rapide de sinistres automobiles** (de véhicules personnels de moins de 3,5 tonnes) d'un **montant maximal de 1 m FCFA (~1500 EUR)**, dans un **délai de 72 h au plus**



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Créé par décret en avril 2009, en application de l'article 600 du code CIMA, le **Fonds de Garantie Automobile (FGA)** a pour mission principale l'**indemnisation des victimes corporelles d'accidents de la voie publique, lorsque l'auteur n'est pas connu** (délit de fuite) ou **lorsque le véhicule qui a occasionné l'accident n'est pas couvert par un contrat d'assurance en cours de validité et le propriétaire dudit véhicule est insolvable**
- Le FGA s'occupe également de la **prise en charge des frais médicaux des victimes d'accidents de la voie publique admises dans plusieurs CHU du pays** ainsi que du **contrôle des attestations d'assurance automobile** sur toute l'étendue du territoire national
- Le financement du FGA provient de diverses sources déterminées par le décret, parmi lesquelles la **contribution des assurés et celle de l'Etat**

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretien d'experts, Code CIMA, ASACI



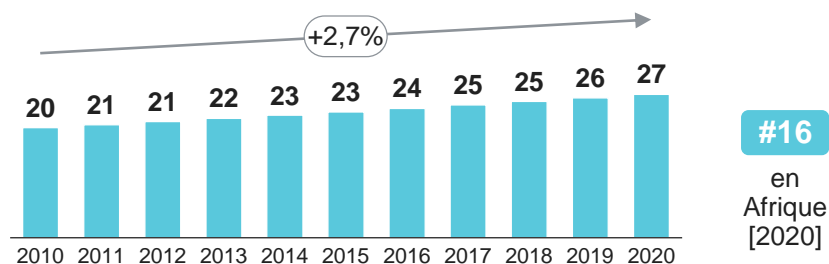
4. Cameroun

Le Cameroun, en croissance de 4,4% sur la dernière décennie, a été fortement touché par les effets combinés du Covid-19 et des crises sécuritaires et politiques

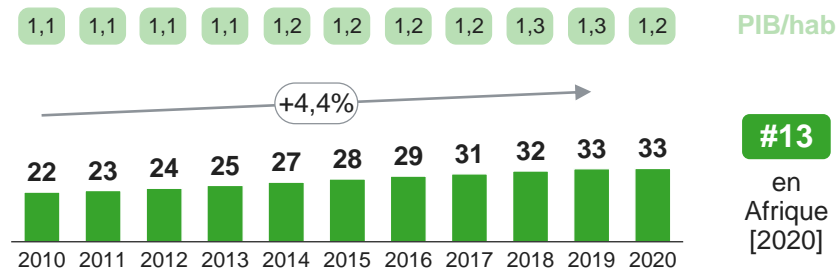
Aperçu des principaux indicateurs économiques au Cameroun [2010-2020]



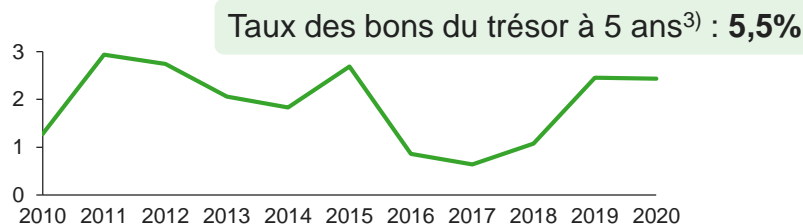
Population [m #]



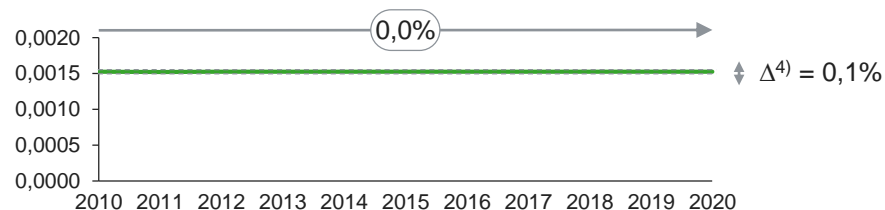
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Franc CFA vs EUR



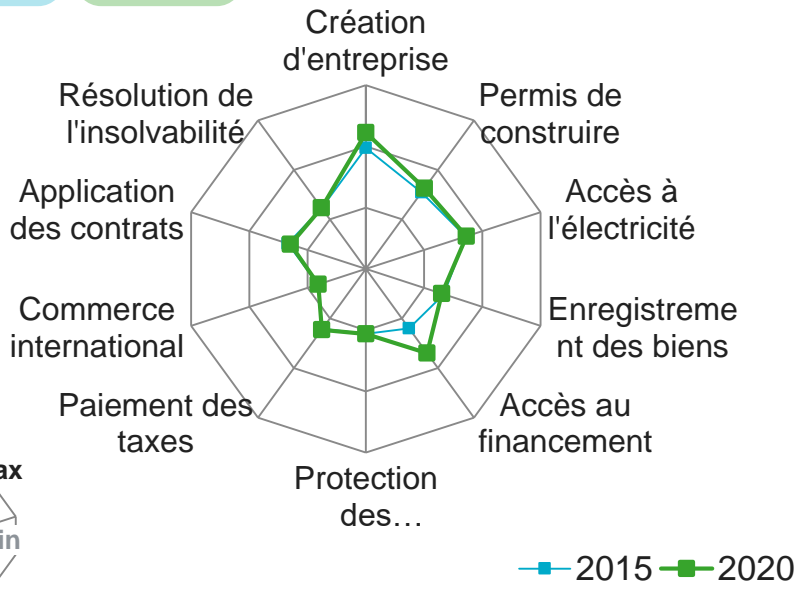
1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, émission en octobre 2016 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane
 Note : La valeur du FCFA est indexée sur l'euro, avec une parité fixe

La Cameroun a reculé au classement *Doing Business* à cause de procédures contraignantes pour l'export et sa cote de confiance reste relativement fragile

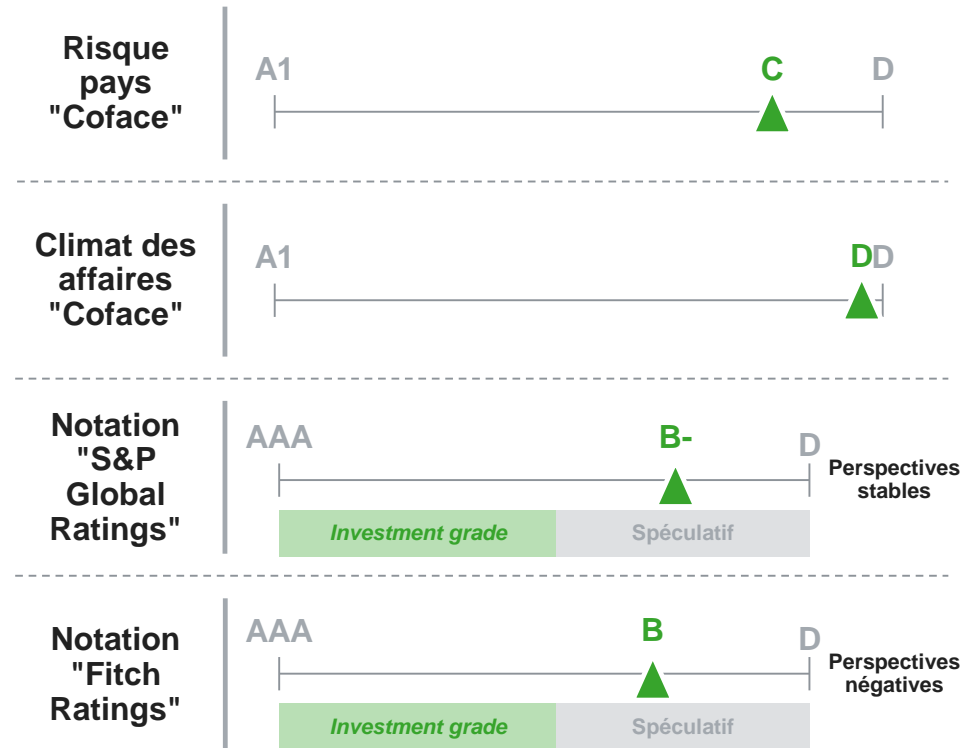
Évaluation de l'environnement économique camerounais



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

La branche Automobile occupe une place importante au sein du marché de l'assurance, comptant pour ~21% des 322 m EUR de primes émises en 2020

Panorama du marché de l'assurance au Cameroun



Profil [2020]

Régulateur : CIMA

Primes émises : 322 m EUR

Densité d'assurance : 12 EUR

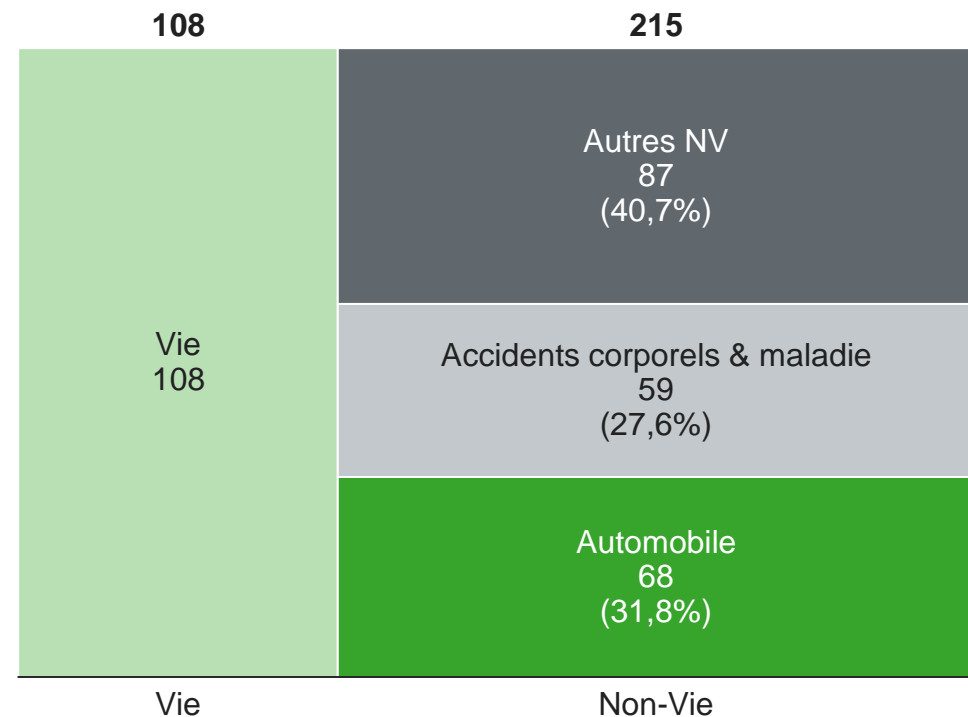
Pénétration Non-Vie : 0,60%

Compagnies d'assurance : 28

Dont Non-Vie : 17

Dont Automobile : 17

Primes émises par branche [m EUR ; 2020]

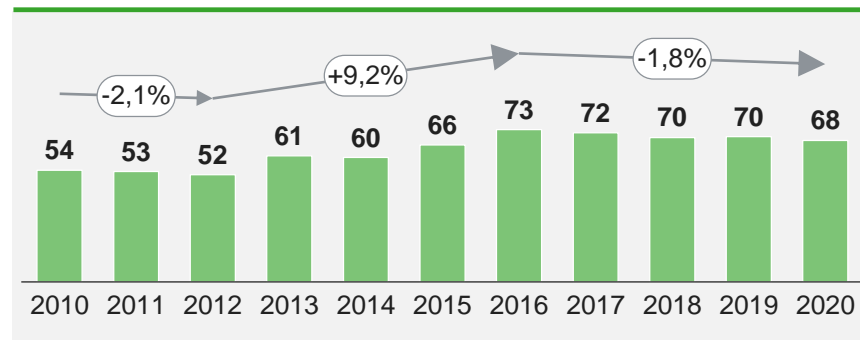


Le marché de l'assurance Auto a connu une évolution en dents de scie durant les dernières années, fortement impacté par la non-assurance

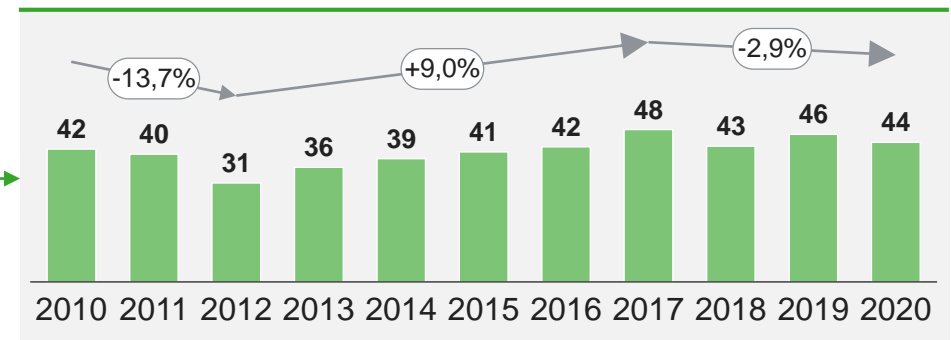
Evolution de la branche Automobile au Cameroun [m EUR ; 2010-2020]



Primes Automobile émises

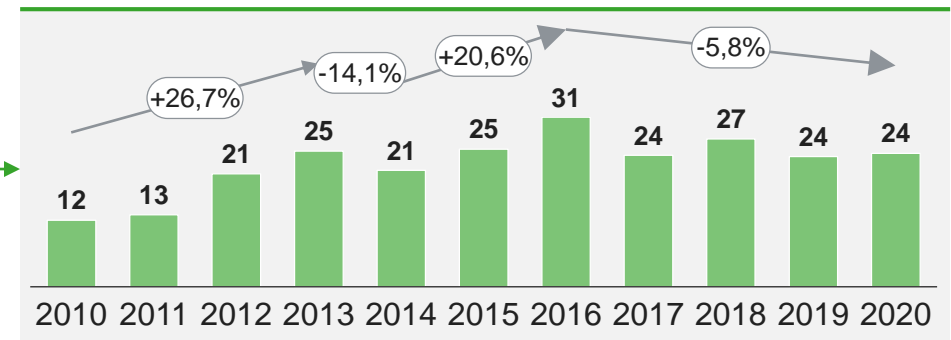


Primes Responsabilité Civile Automobile émises



- **Les variations très hétérogènes** des primes Automobile émises sont principalement dues au **nombre irrégulier d'assurés** selon les années:
 - Le **prix moyen d'une police RC Auto** a augmenté de 39% entre 2010 et 2017 pour atteindre ~160 EUR, ce qui représente **~95% du salaire mensuel moyen au Cameroun (~168 EU)**, accentuant de fait le **phénomène de circulation sans assurance (estimé à 54% du parc automobile en 2015)**, malgré les sanctions potentielles encourues
 - En janvier 2017, l'application de la **réforme du droit de timbre automobile** a contribué à une **hausse de 13%** de la branche RC, bien que cet effet se soit **atténué par la suite**

Primes Garanties Annexes Automobile émises



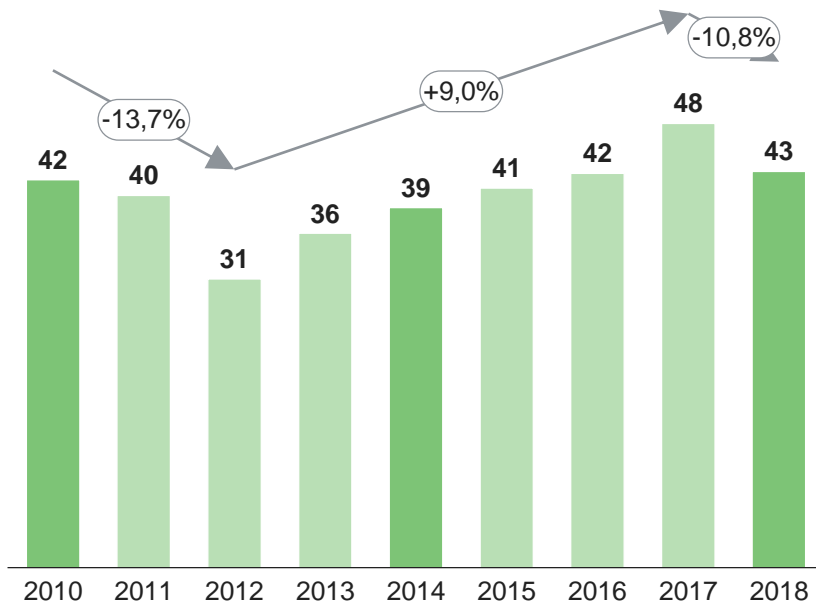
En effet, si le parc automobile camerounais a fortement cru, l'effet reste limité sur les primes RC à cause du taux d'équipement limité

Évolution des primes Auto RC et du parc automobile au Cameroun [2010-2018]

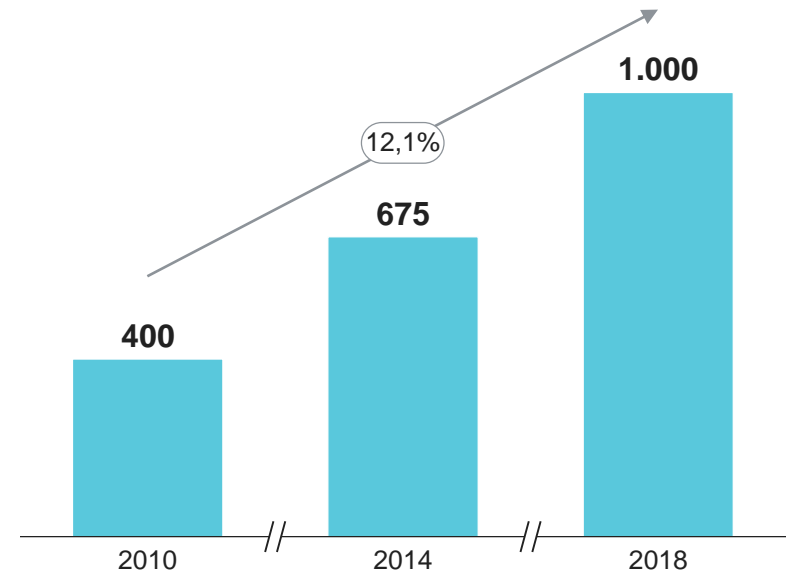


Primes RC Automobile émises [m EUR]

Parc automobile camerounais ['000 véhicules]

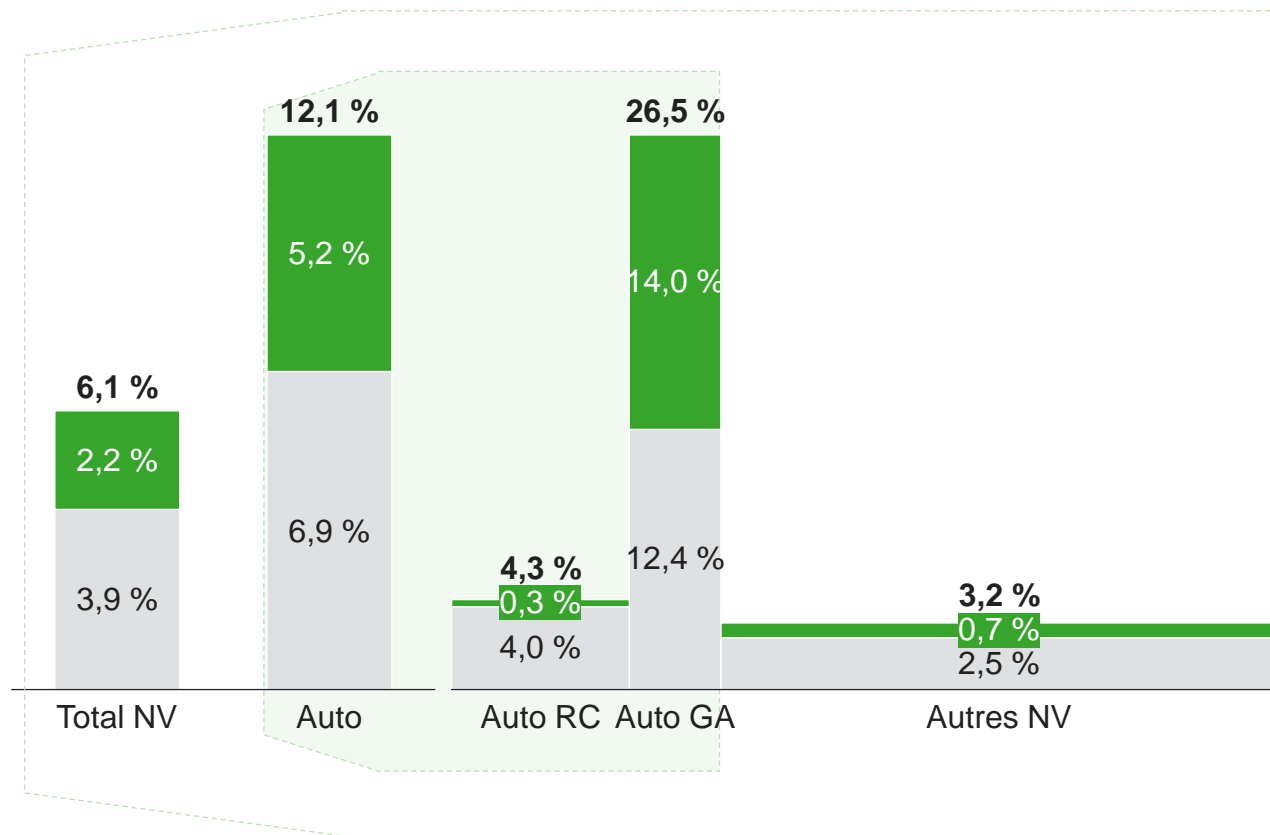


Âge moyen du parc auto en 2018 : ~18 ans



La branche Automobile, et notamment les Garanties Annexes plus rentables, permet à la Non-Vie d'afficher un solde excédentaire

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2019]



- La rentabilité de la Non-Vie est tirée à la hausse par la branche Automobile :
 - L'Auto génère globalement une rentabilité positive, grâce à une contribution équilibrée de ses marges technique pure et financière
 - Hors Auto, la rentabilité de la Non-Vie est relativement faible, en particulier au niveau de sa marge technique pure (0,7% en 2019)
- Historiquement, la rentabilité de la branche automobile est déséquilibrée entre ses deux segments :
 - Les Garanties Annexes (qui comptent pour ~35% des primes Auto acquises en 2019) contribuent le plus, en technique pur comme en financier
 - La RC, avec un ratio combiné à ~99,7%, et souvent supérieur à 100% au cours des 5 dernières années, doit exclusivement sa rentabilité à sa marge financière

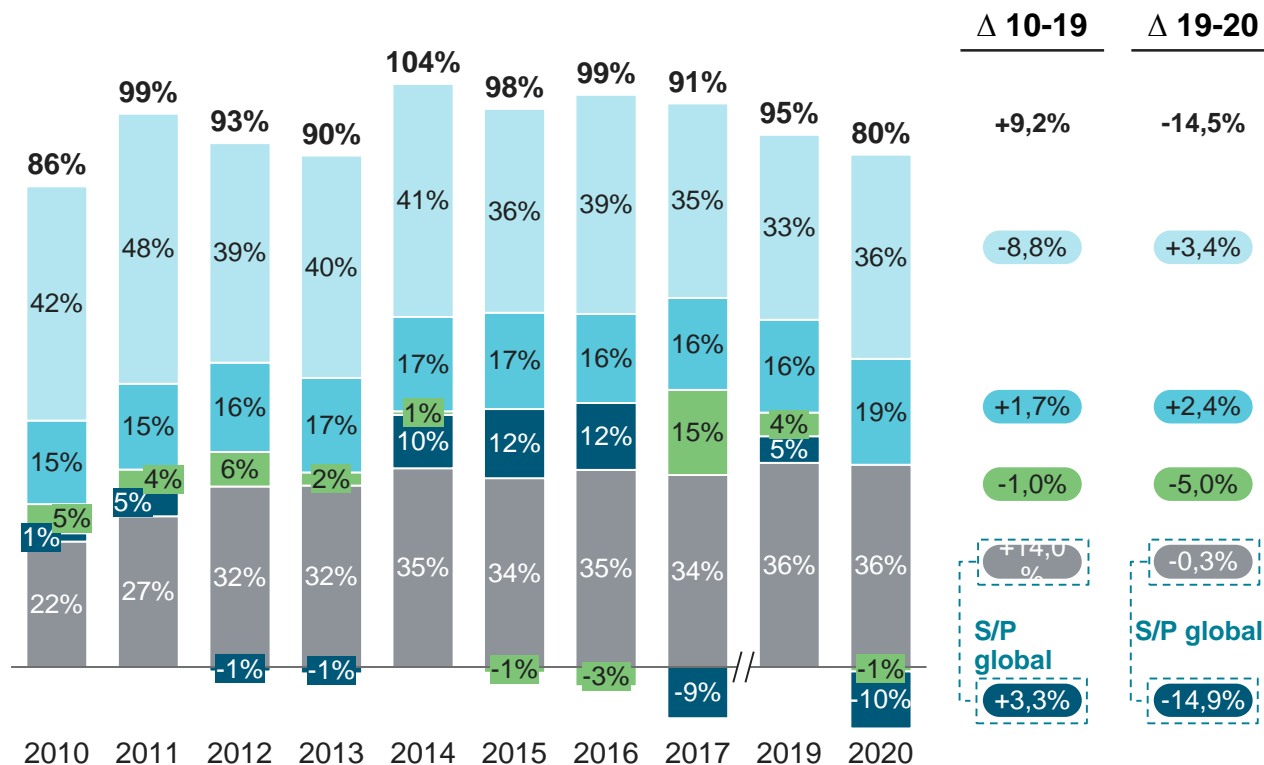
■ Marge technique pure ■ Marge financière

Pourtant, la rentabilité globale de l'Auto est restée relativement limitée et ce en dépit de tarifs élevés, à cause d'un ratio de frais généraux qui reste particulièrement élevé

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché [% ; 2010-2020]
Données comptables ASAC



Tendances clés



- **Amélioration du ratio combiné Automobile à partir de 2015** (hors 2016), après une année 2014 à forte détérioration
- La branche est restée **techniquement rentable sur la dernière décennie**, même après l'**introduction, en 2017, de l'IDA** (Indemnisation Directe des Assurés), dont l'objectif est de raccourcir les délais d'indemnisation des sinistres, impactant de fait à la hausse les règlements consentis
 - Cette rentabilité a été conservée grâce à la **diminution des frais généraux**, qui restent néanmoins supérieurs aux prestations et frais payés, contrairement aux standards internationaux
- **En 2014, les provisions ont augmenté suite à l'incidence de la revalorisation du SMIG** sur les indemnités des sinistres automobiles

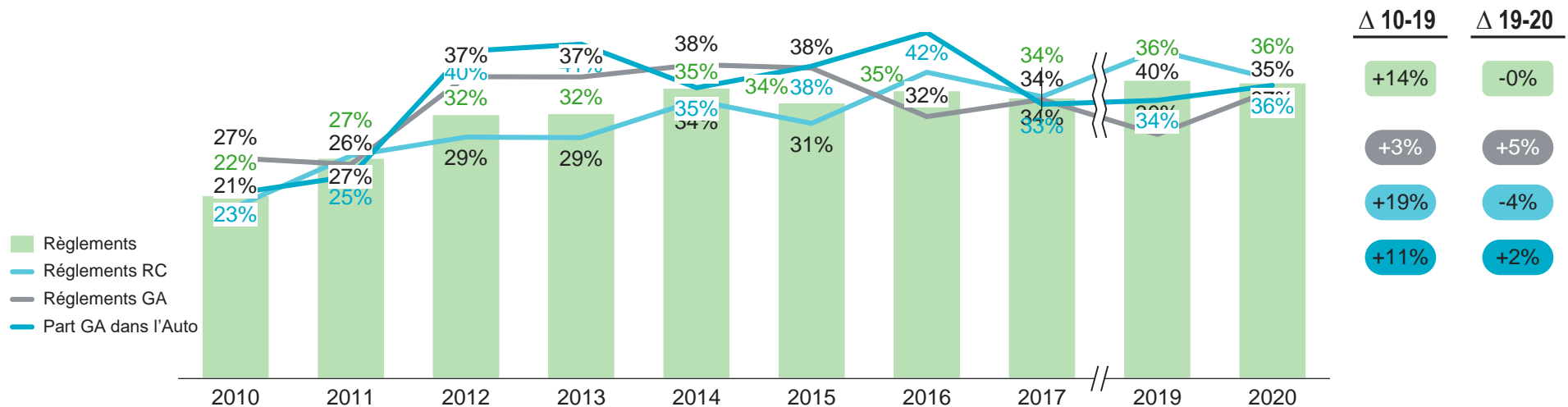
■ S/P Prestations et frais payés ■ Solde de réassurance (+- charge) ■ Charges de gestion nettes
■ S/P Variation des provisions ■ Charges d'acquisition

Note : Données non disponibles en 2018

Sources : FANAF, ASAC

De plus, la tendance actuelle est à l'aggravation de la sinistralité portée par la fréquence couplée à la hausse en cours des coûts moyens

Evolution du ratio S/P comptable¹⁾ Automobile du marché [% ; 2010-2020]



- **Croissance du S/P** sur la période liée à :
 - la **hausse de la fréquence** induite par la création de l'indemnisation directe des assurés
 - un **niveau élevé de fraude**, notamment dans le corporel, dues à des déclaration de salaires erronées
 - une volonté du régulateur d'encadrer davantage les tarifs, aujourd'hui particulièrement élevés
- **Potentielle hausse de la sinistralité en GA à venir** du fait de la hausse des coûts de prestations liée :
 - au fort développement des ventes de véhicules neufs suite à l'interdiction d'importation de véhicules de plus de 5 ans
 - à l'absence de référentiel de coûts de pièces impliquant une inflation

1) Règlements uniquement
Note : Données non disponibles en 2018

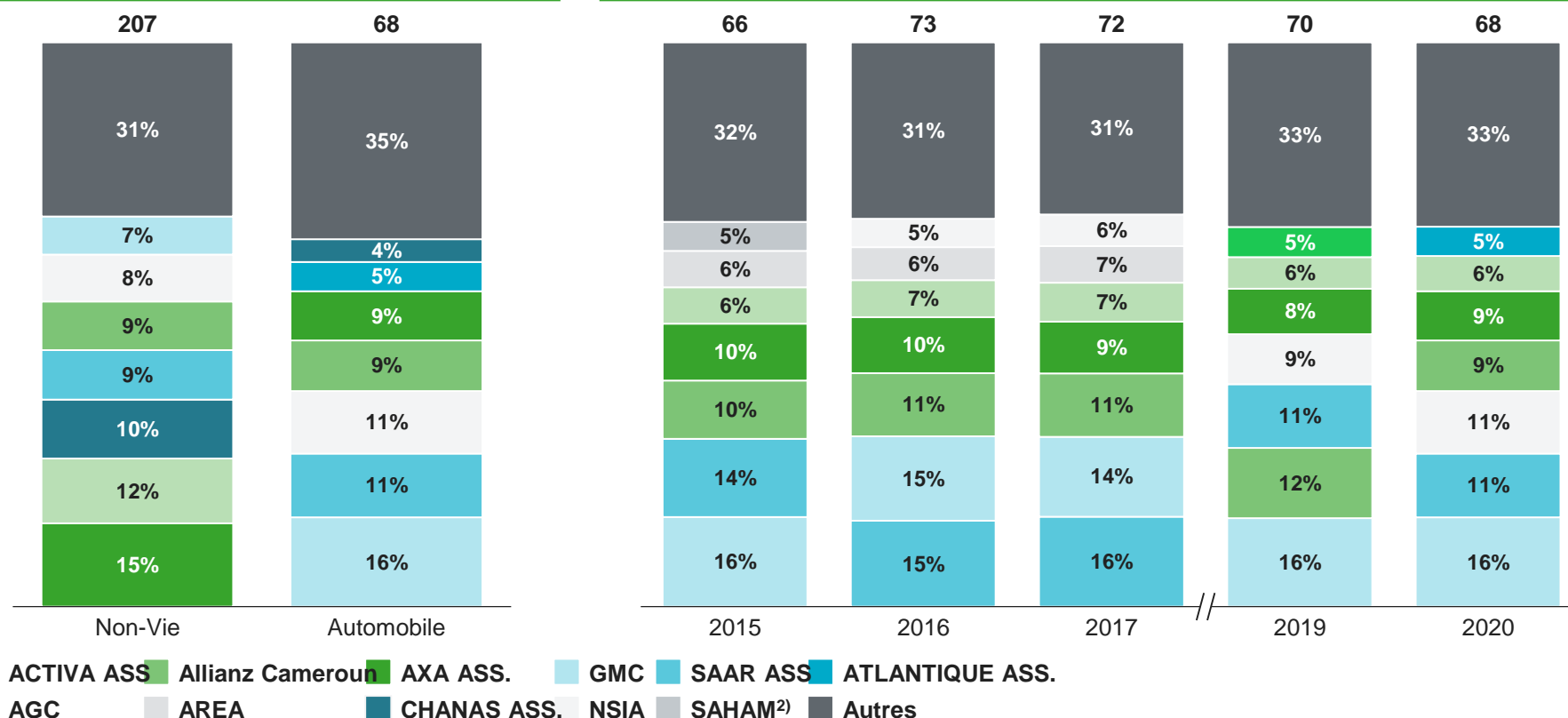
Sur ce marché, le jeu concurrentiel en Auto reste dominé par des compagnies locales disposant d'un réseau agents plus large / capillaire que les compagnies étrangères davantage orientées sur le marché entreprises plus courté

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile au Cameroun



Parts de marché NV¹⁾ et Auto [m EUR ; 2020]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2015-20]



1) Hors acceptations ; 2) Après l'acquisition par Sanlam en 2018, Saham porte le nom de la compagnie sud-africaine depuis 2021
 Note : En 2020, 17 compagnies se partagent le marché de l'assurance Non-Vie au Cameroun, toutes actives sur la branche Automobile ; Données non disponibles en 2018

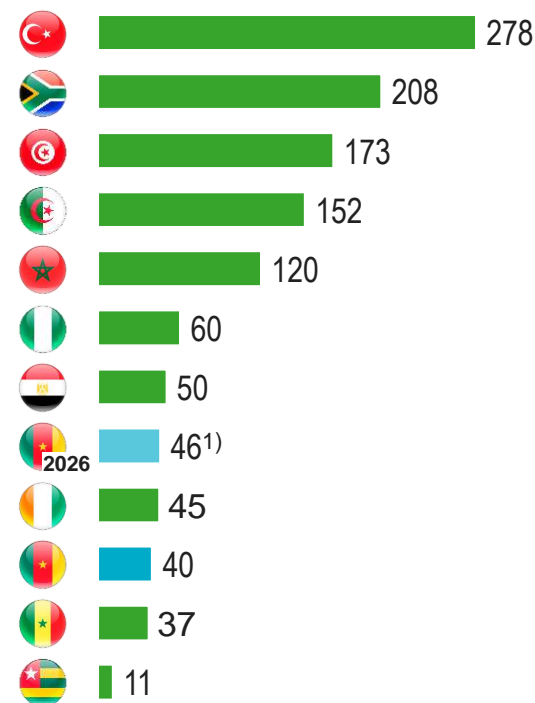
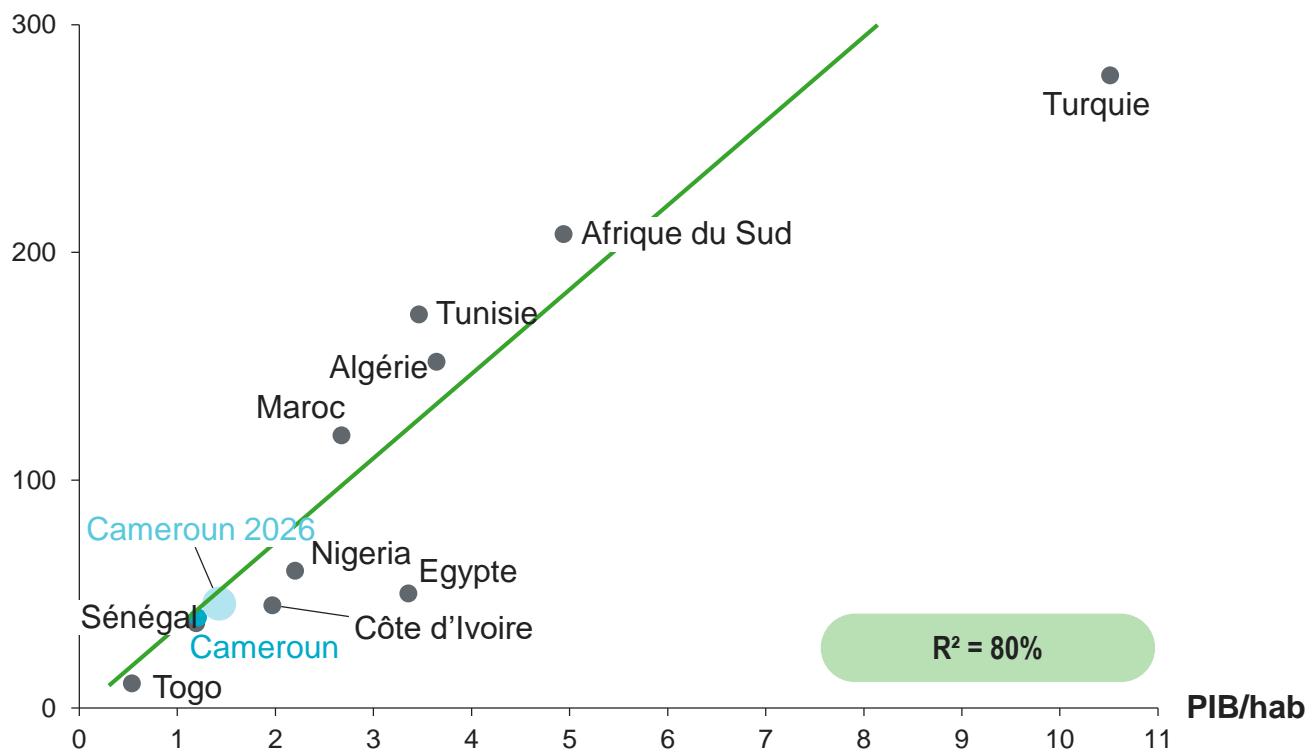
Sources : FANAF, ASAC

La croissance modérée du PIB/habitant prévue pour le Cameroun devrait permettre au pays de compter ~46 véhicules pour 1000 habitants en 2026

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



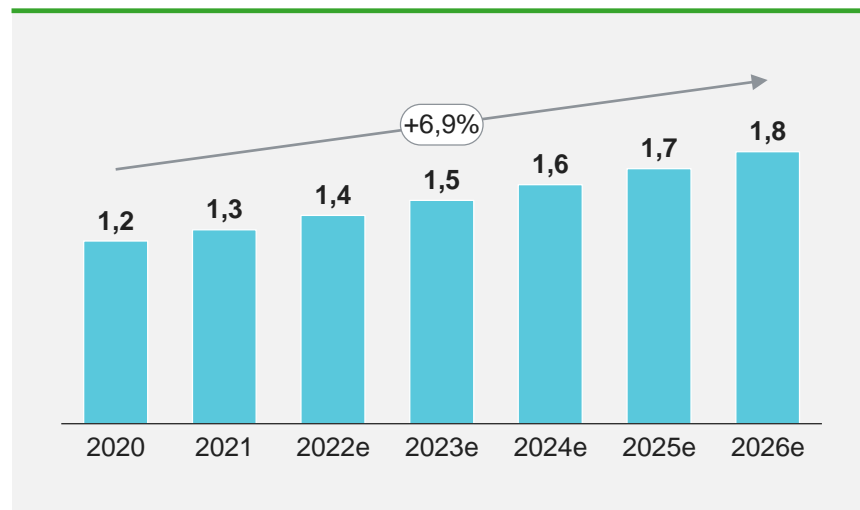
1) Projection 2026

La croissance des primes Auto devrait reprendre, tirée par l'augmentation du parc automobile (+6,9%) et les nouvelles mesures réglementaires adoptées

Projection des primes Automobile émises au Cameroun [m EUR ; 2020-2026e]

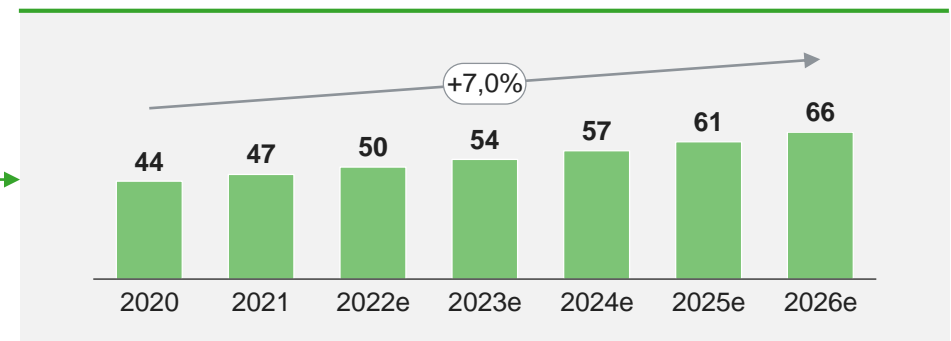


Parc automobile [m #]

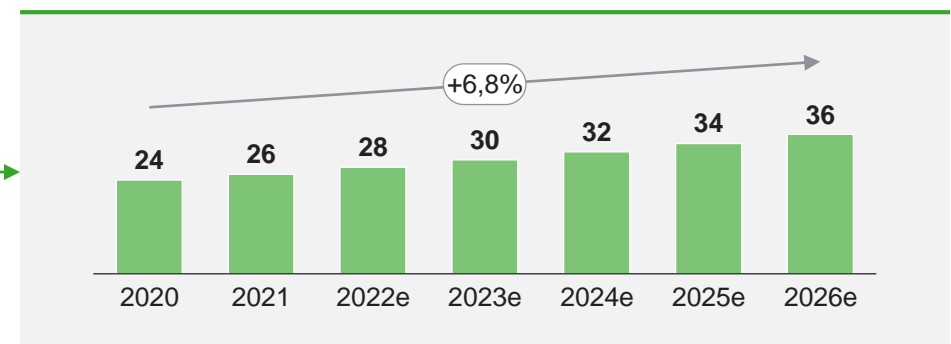


- **Forte croissance** attendue du parc de véhicules neufs, portée par l'interdiction d'importation de véhicules de plus de 5 ans
- **Potentiel reprise du marché de la RC**, en ligne avec le parc, grâce notamment au **projet de dématérialisation de l'attestation d'assurance**, qui doit permettre de **limiter la fraude et la non-assurance**

Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



Note : Primes RC projetées grâce au taux de croissance estimé du parc automobile et primes GA projetées selon la moyenne du ratio historique (2016 à 2020) entre primes RC et GA

Hypothèse de stabilité des tarifs considérée au regard de la bonne rentabilité du marché

Bien qu'obligatoire, l'assurance Auto RC au Cameroun souffre d'un faible taux d'adoption, plombé par les fraudes et une opinion publique mitigée

Principaux drivers de primes au Cameroun (1/2)



RC obligatoire

- Comme l'indique le Code des Assurances de la CIMA, applicable au Cameroun, "**Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat**, au sens du droit interne, **dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit**, pour faire circuler lesdits véhicules, **être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité**, dans les conditions fixées par le présent Code."
- **Un deuxième système d'assurance automobile est obligatoire, la carte rose CEMAC**, qui est une extension internationale de la garantie RC Auto instituée en 2000 pour **permettre la circulation libre des véhicules dans l'espace CEMAC¹⁾ et garantir aux victimes des accidents de la route une indemnisation des dommages qui leur sont causés par les automobilistes non-résidents**



Couverture de l'assurance

- **Environ 54% des véhicules circulaient encore sans assurance en 2015 au Cameroun ou disposeraient de fausses attestations d'assurance** ; en 2019, selon l'ASAC, ce taux a baissé à **30% dans les villes et 40% en dehors**
- L'ASAC organise régulièrement des événements de sensibilisation, avec l'**ambition de diffuser la culture de l'assurance au sein la population** et de faire comprendre aux conducteurs les bienfaits et la nécessité de l'assurance
- Néanmoins, dans les faits **le taux de non-assurance reste important** pour plusieurs raisons :
 - Contrôles limités, notamment en dehors des grands centres urbains
 - Perception faible de l'intérêt de l'assurance, souvent perçue comme une "taxe"
 - Choix par certains de souscrire à une assurance mensuelle, au lieu d'une assurance annuelle
 - Tarif élevé par rapport au niveau de vie
- En parallèle, **la dématérialisation de la souscription et la centralisation de la commande des attestations** doivent en améliorer la traçabilité, avec l'objectif de limiter la fraude en assurance ; la centralisation s'est accélérée avec le transfert aux assureurs de la collecte du **Droit de Timbre Auto**, une taxe dont la vignette souffrait d'une fabrication onéreuse et de la falsification

1) Communauté qui regroupe le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée-équatoriale et le Tchad

Face à cet enjeu d'envergure, l'ASAC a mis en place différents dispositifs pour lutter contre la sous-tarification et assainir la branche Automobile

Principaux drivers de primes au Cameroun (2/2)



Libéralisation tarifaire

- Le Code des Assurances de la CIMA (Article 212) prévoit, à travers l'arrêté du 13 janvier 2003, que **les compagnies d'assurance déterminent librement leurs tarifs pour la RC Auto, au-dessus d'un tarif minimal** approuvé pour chaque État membre (selon la zone géographique de circulation, les caractéristiques et l'usage du véhicule, ainsi que les caractéristiques du conducteur habituel) et fait obligation aux compagnies d'assurance de respecter ses dispositions, sous peine de sanctions
- Au Cameroun, le **prix moyen d'une police RC Auto a ainsi augmenté de 39% entre 2010 et 2017, atteignant ~160 EUR**, ce qui représente **~95% du salaire mensuel moyen au Cameroun, accentuant de fait le phénomène de circulation sans assurance** malgré les sanctions encourues
- Le comportement de **sous-tarification persiste** cependant parmi les assureurs ; **l'ASAC lutte pour assainir le marché, notamment par le biais de la centralisation de la commande des attestations qui permet de contrôler que les assureurs se conforment au tarif minimal** sans accorder aux assurés de remises autres que celles autorisées



Existence d'un pool TPV

- Le Pool TPV est, depuis 2009, **l'organe de l'ASAC chargé de l'assurance des risques des véhicules terrestres à moteur dédiés au Transport Public de Voyageurs**, dont les polices sont souscrites conformément aux tarifs en vigueur auprès des 17 compagnies membres
- Son rôle est d'**améliorer** d'une part la qualité du service, d'autre part le **résultat technique de ce segment**, grâce à la **mutualisation des souscriptions** et la **centralisation de la délivrance d'attestations d'assurance Responsabilité Civile pour les TPV**

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, ASAC

Le cadre de recours a été modifié pour simplifier le parcours d'indemnisation des victimes et redorer l'image ternie de l'assurance au Cameroun

Principaux drivers de Sinistralité au Cameroun (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- La système d'**Indemnisation Directe des Assurés (IDA)** a été adopté en 2017 pour permettre à tout assureur de réparer le préjudice subi par son assuré avant de se tourner vers l'assureur du tiers responsable, ce qui **accélère l'indemnisation** (l'offre de transaction devant être faite dans un délai de 8 mois après l'accident) et **améliore la compréhension des mérites de l'assurance par la population ; le seuil retenu pour l'IDA est de 500 000 FCFA (~760 EUR)**
- Il suppose toutefois la généralisation, après un accident avec dommages matériels, du **constat à l'amiable** entre les Camerounais qui ont pris l'habitude de s'en remettre aux forces de l'ordre (obligées d'intervenir seulement en cas de dommage corporel)



Cadre de recours – sinistres corporels

- **Les frais d'hospitalisation** liés aux dommages corporels causés par un accident sont **remboursés** dans les limites fixées par voie réglementaire
- Si les dommages corporels créent chez la victime une **incapacité temporaire et supérieure à huit jours, l'indemnisation est calculée sur le revenu net** des salariés, ou à partir des **déclarations fiscales** des personnes non salariées, et plafonnée par un barème réglementaire
- Si les dommages corporels créent **une incapacité permanente, le capital alloué dépend du taux d'incapacité (1 à 100%) fixé par un médecin** ; si ce taux est supérieur à 85% et sur prescription médicale, la victime a droit à une indemnité pour bénéficier de l'assistance d'une tierce personne



Sinistres majeurs

- C'est entre **Douala et Yaoundé** que l'on trouve **les kilomètres les plus meurtriers du continent** : cet axe névralgique est le théâtre de plusieurs **accidents mortels chaque année, impliquant souvent des autocars non assurés**
- **L'incendie de la Société nationale de raffinage (Sonara)** en 2019 a fortement impacté l'ensemble du secteur assurantiel camerounais, y compris la branche automobile

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, ASAC

Plusieurs efforts restent néanmoins à fournir afin de continuer à prévenir les sinistres et améliorer leur prise en charge

Principaux drivers de Sinistralité au Cameroun (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité - matériel

- L'adoption de l'IDA devrait augmenter la fréquence des déclarations, soutenue par la mise en place prévue par l'ASAC d'une **plateforme permettant aux assurés d'établir des constats amiables**
- La mise en place de l'IDA s'est accompagnée du **conventionnement, par les compagnies, de garages agréés avec des tarifs abaissés** et de délais de réparation raccourcis
- Plusieurs autres leviers ont été mis en place pour **réduire la fréquence de sinistres**, à l'instar de **campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière** et de mesures gouvernementales sur **l'entretien des véhicules** (contrôle accru) et sur le **renouvellement du parc automobile** et l'abaissement de sa moyenne d'âge (interdiction d'importation de véhicules de plus de 5 ans)



Leviers de maîtrise de la sinistralité - corporel

- En 2018, le **Pool TPV réclame un durcissement des règles et contrôles** pour les transporteurs
- La hausse du **SMIG (~30% en 2014)** a fortement impacté les **coûts moyens d'indemnisation** au regard des barèmes d'indemnisation et des prix facturés par les cliniques basés sur le salaire minimal camerounais



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Le Cameroun avait déjà institué **un fonds de garantie automobile dès 1965**, mais celui-ci a cessé ses activités en 2000 avant d'être **légalement dissout en 2008**
- Un nouveau **fonds de garantie automobile (FODAC) a été créé en 2015** pour se conformer aux exigences de la zone CIMA ; il indemnise les **victimes dont l'intégrité physique a été atteinte** lors d'accidents causés par un tiers et dont **le responsable est inconnu, ou connu mais non assuré, ou partiellement ou totalement insolvable** au regard de l'indemnité fixée
- Ce fonds est financé par plusieurs canaux : contributions des assurés et des assureurs provenant des primes et cotisations RC, majorations des amendes prononcées contre les non-assurés...

5. Sénégal

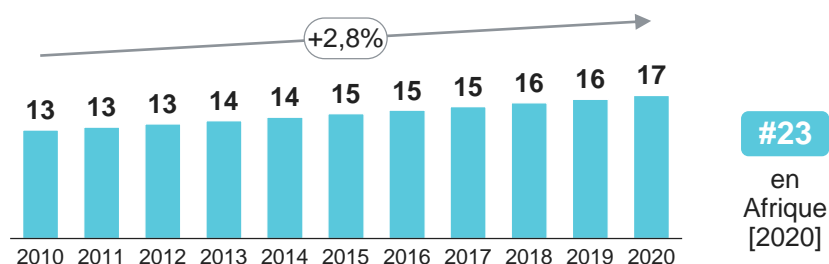


Le Sénégal a connu une croissance stable et relativement élevée depuis 2010 tout en maîtrisant son inflation

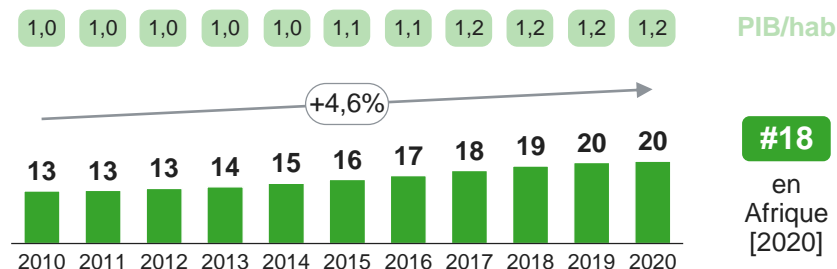
Aperçu des principaux indicateurs économiques au Sénégal [2010-2020]



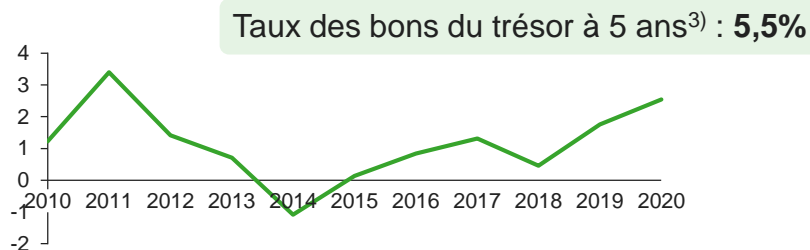
Population [m #]



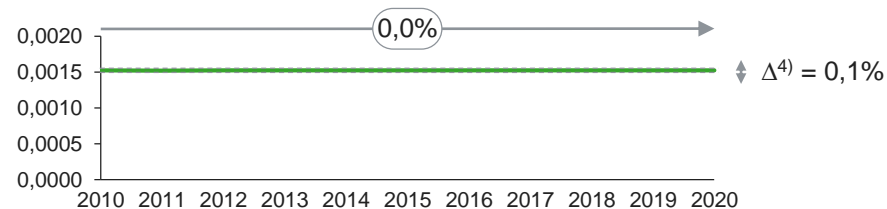
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Franc CFA vs EUR



1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, émission en janvier 2022 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane

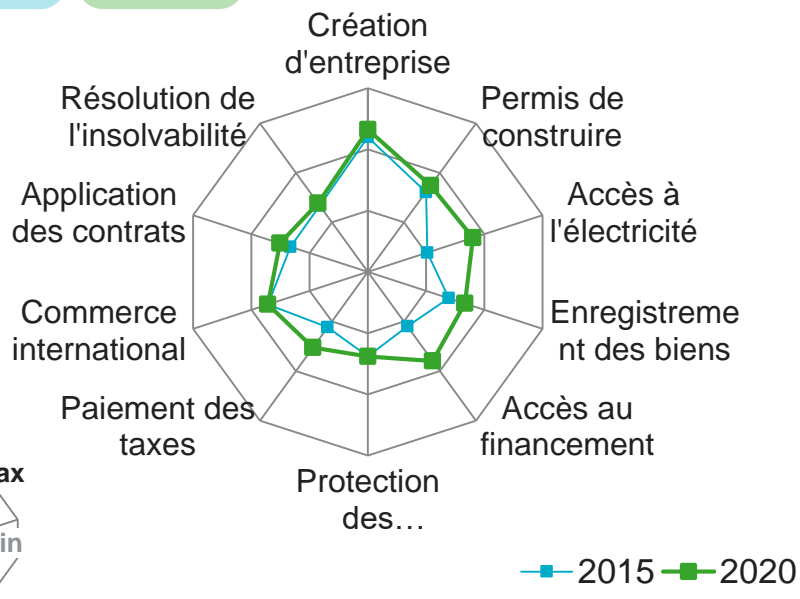
Note : La valeur du FCFA est indexée sur l'euro, avec une parité fixe

La Sénégal a progressé au classement *Doing Business*, notamment grâce à la création du Bureau d'information sur le crédit et à la simplification de la fiscalité

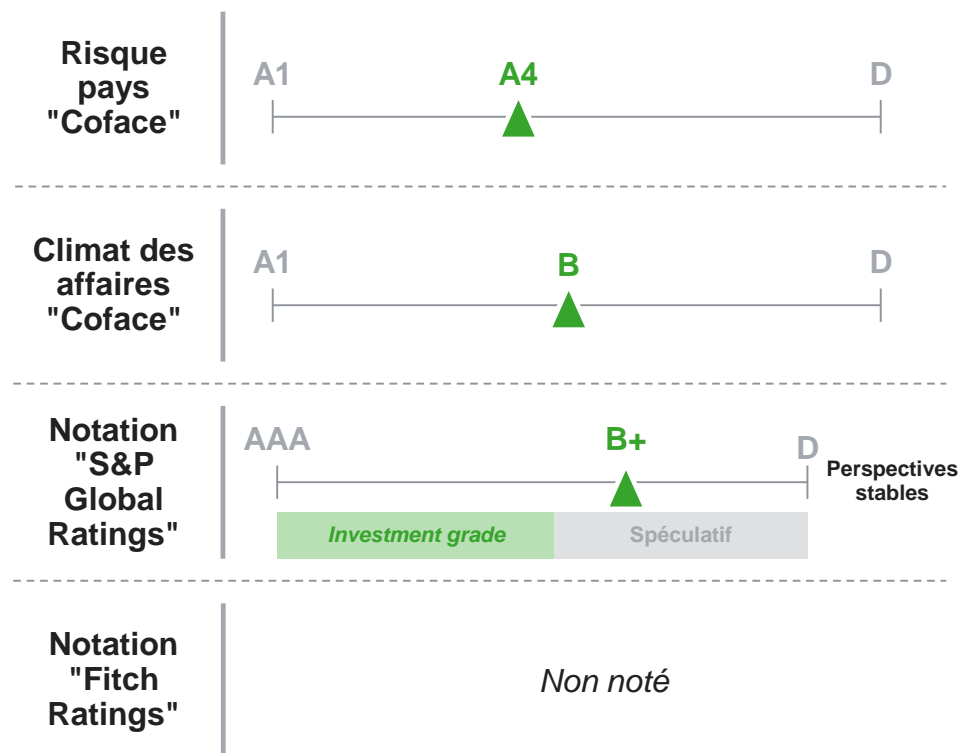
Évaluation de l'environnement économique sénégalais



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

La branche Auto, qui conserve une place importante dans le marché sénégalais de l'assurance, représente ~19% des ~300 m EUR de primes émises en 2019

Panorama du marché de l'assurance au Sénégal



Profil [2019]

Régulateur : CIMA

Primes émises : 298 m EUR

Densité d'assurance : 18 EUR

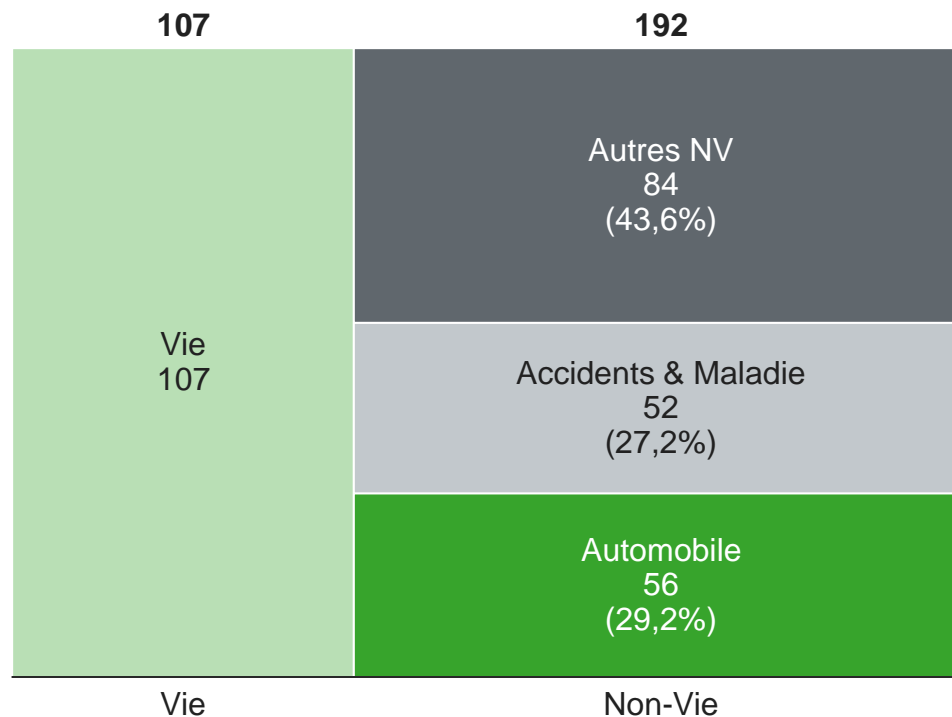
Pénétration Non-Vie : 0,94%

Compagnies d'assurance : 29

Dont Non-Vie : 19

Dont Automobile : 17

Primes émises par branche [m EUR ; 2019]

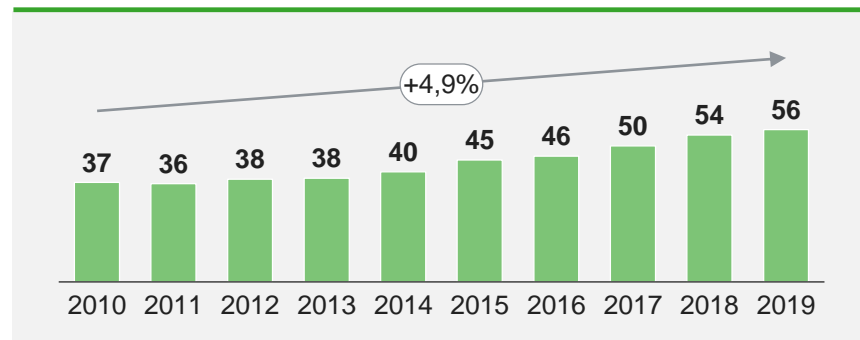


Le marché de l'assurance Auto a connu une croissance élevée sans pour autant atteindre son plein potentiel à cause de la non-assurance

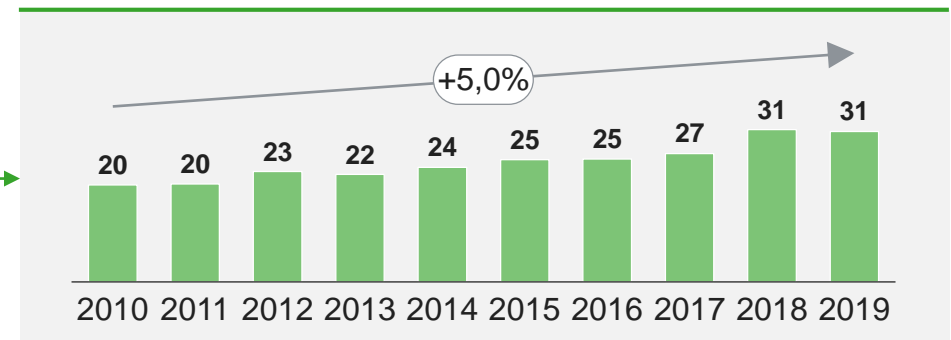
Evolution de la branche Automobile au Sénégal [m EUR ; 2010-2019]



Primes Automobile émises

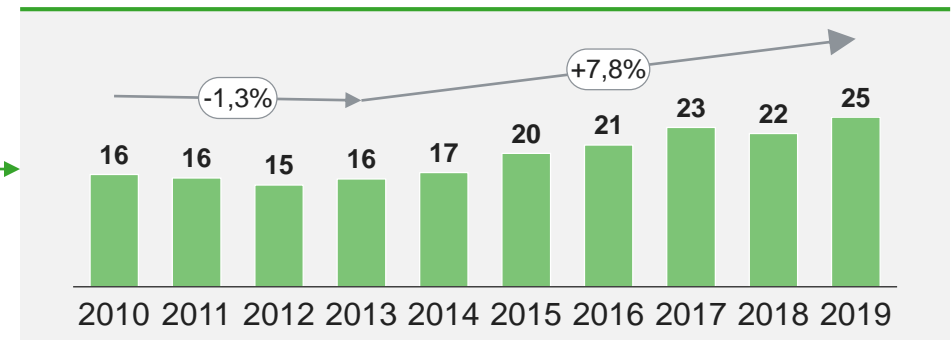


Primes Responsabilité Civile Automobile émises



- En raison de pratiques de sous-tarifcation sur un marché où la concurrence est rude, **le prix moyen d'une police Auto RC a diminué de 6% entre 2010 et 2017 pour atteindre ~93 EUR, prime la plus faible de la zone CIMA et qui représente ~68% du salaire mensuel moyen au Sénégal (~137 EUR)**
- Le manque à gagner engendre **des déficits de trésorerie pour les compagnies**, qui se retrouvent fréquemment dans l'incapacité d'honorer leurs engagements auprès des assurés
- L'**image négative des assureurs** qui en découle reste un frein à la souscription de polices d'assurance, en RC comme en GA

Primes Garanties Annexes Automobile émises



La croissance de la branche RC (+5,8%), plus lente que celle du parc automobile, souffre d'une baisse du tarif moyen des polices et d'un taux d'équipement volatil

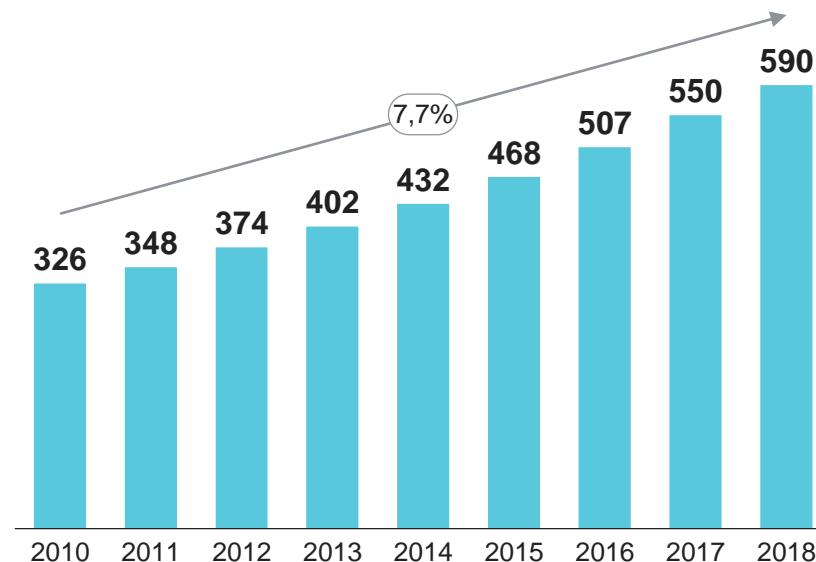
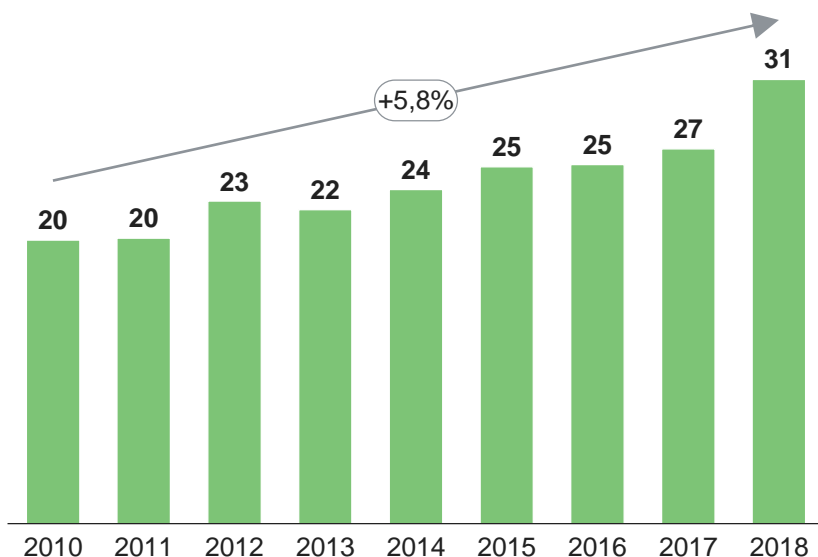
Évolution des primes Auto RC et du parc automobile au Sénégal [2010-2018]



Primes RC Automobile émises [m EUR]

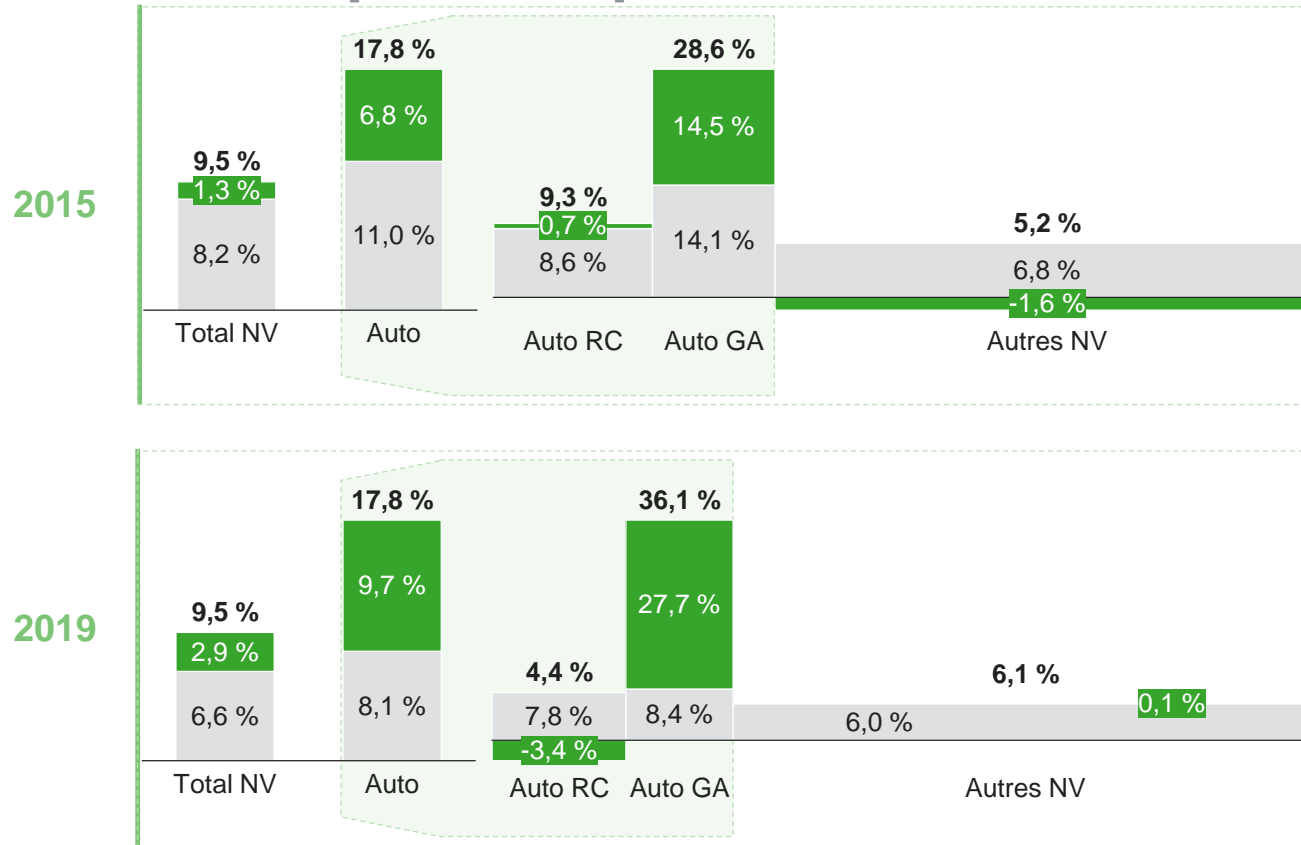
Parc automobile sénégalais ['000 véhicules]

Âge moyen du parc auto en 2016 : ~20 ans



La branche Automobile soutient, principalement grâce à une marge technique élevée dégagée par les Garanties Annexes, la rentabilité globale de la Non-Vie

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2015 ; 2019]



■ Marge technique pure ■ Marge financière

- La rentabilité de la branche automobile est relativement élevée, variant entre 15% et 18% des primes acquises de 2015 à 2019 :



- Cette rentabilité est déséquilibrée entre RC et GA, avec des contributions hétérogènes entre marge technique pure et financière
- Ce sont les **Garanties Annexes** (~44% des primes acquises en moyenne) qui dégagent les marges les plus élevées, en particulier sur la dimension technique pure
- La **Responsabilité Civile**, dont le ratio combiné a augmenté de 99,3% à 103,4%, doit sa rentabilité à son excédent financier
- Dans l'ensemble, la rentabilité de l'Auto progresse sur sa partie technique pure mais le solde financier tend à se contracter

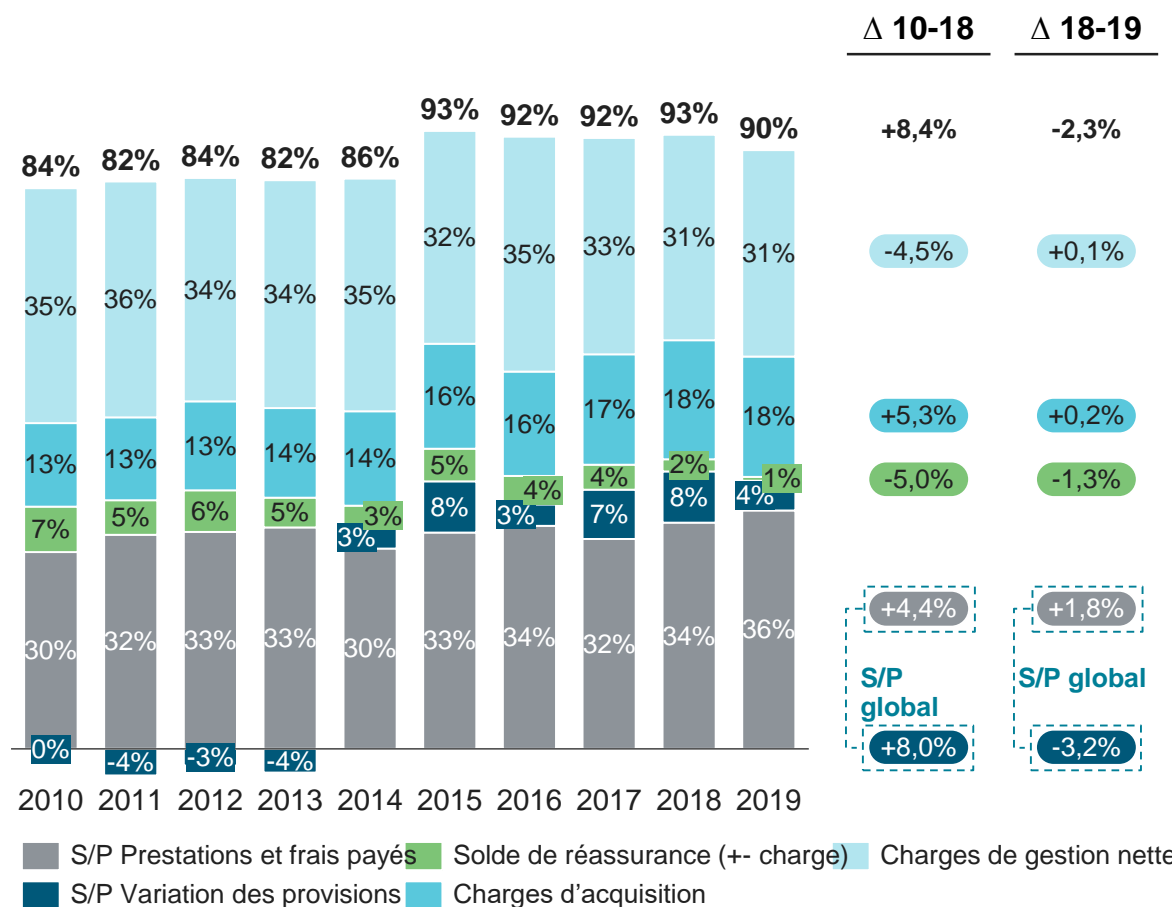
- La Non-Vie tire sa marge technique pure exclusivement de la branche Automobile, qui contribue également aux profits financiers :

- Les marges technique et financière dégagées de manière récurrente par l'Automobile sont les plus grosses contributrices aux bénéfices de la Non-Vie (à hauteur de 64% en 2015 et 54% en 2019)
- Hors Auto, la Non-Vie serait techniquement déficitaire

La rentabilité technique de l'Auto est relativement importante en dépit d'un ratio de frais généraux élevé

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché [% ; 2010-2019]

Données comptables : DNA Sénégal

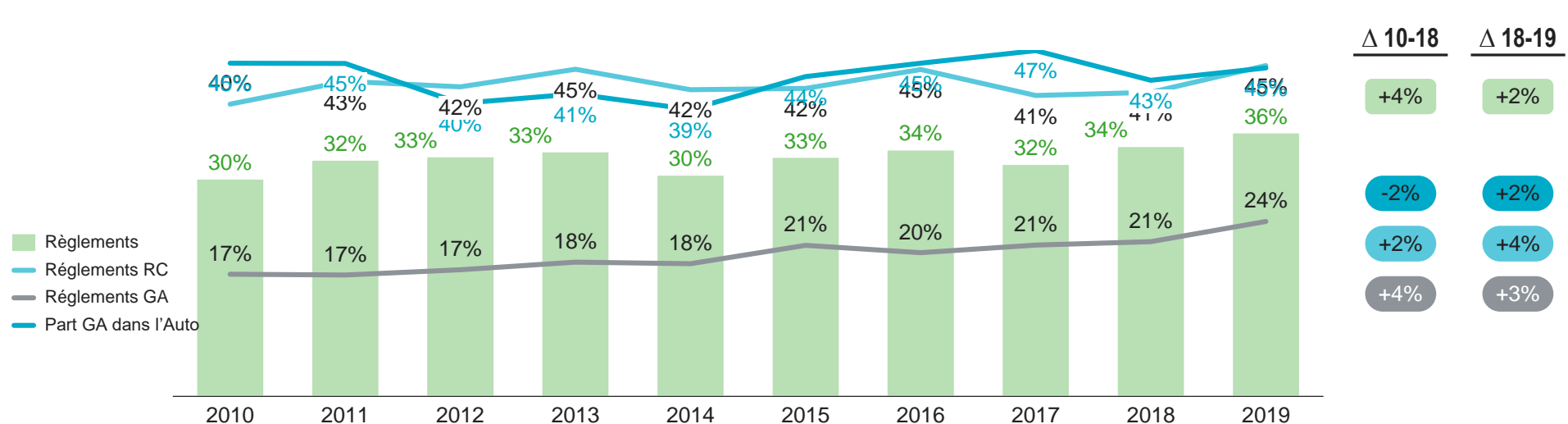


Tendances clés

- Après plusieurs années de stabilité, **le ratio combiné Automobile s'est dégradé à partir de 2015 (+7,2%), sans amélioration avant 2019**
- Cette dégradation est principalement due à la hausse des **provisions pour sinistres à payer**, qui découle de la décision, en 2015, de la **commission régionale de contrôle des assurances** d'imposer aux sociétés d'**encaisser ou d'annuler les primes arriérées**, au plus tard le 31 décembre 2014
- **Les frais généraux sont également très élevés relativement aux standards internationaux**, et ne sont inférieurs aux sinistres que depuis 2018
 - Cette inversion des rapports est autant le fait de la **digitalisation des processus de gestion** que celui de la **hausse de la sinistralité**, liée à la **hausse progressive du SMIG** entre juin 2018 (~50%) et décembre 2019 (le nombre de décès par accident étant resté stable malgré une baisse de la fréquence et les efforts de prévention routière)

Toutefois, cette rentabilité est menacée par l'aggravation de la sinistralité, en GA notamment, portée par la hausse du SMIG et des coûts de réparation

Evolution du ratio S/P comptable¹⁾ Automobile du marché [% ; 2010-2019]



- **Croissance du S/P** sur la période liée à :
 - la **hausse progressive du SMIG** entre juin 2018 (~50%) et décembre 2019
 - un **niveau élevé de fraude**, notamment dans le corporel, dues à des déclaration de salaires erronées
- **Potentielle hausse de la sinistralité en GA à venir** du fait de la hausse des coûts de prestations liée :
 - au fort développement des ventes de véhicules neufs suite à l'interdiction d'importation de véhicules de plus de 8 ans (interdiction pour les véhicules de plus de 5 ans à l'origine du texte de loi)
 - à l'augmentation des coûts de réparation (pièces automobiles et main d'œuvre)

1) Règlements uniquement

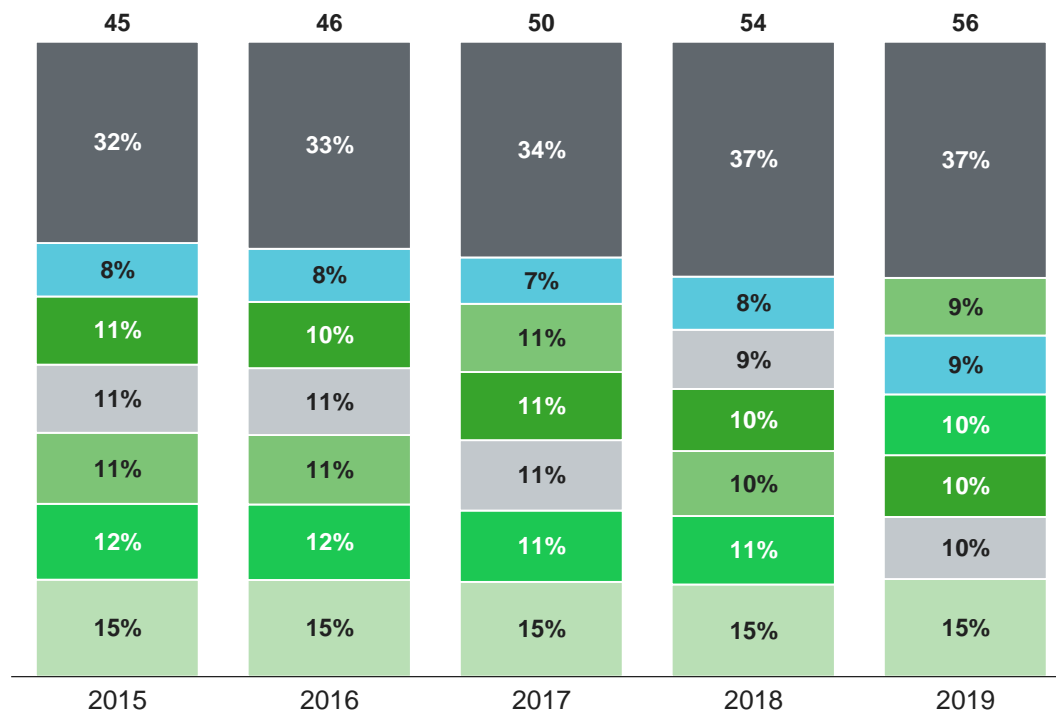
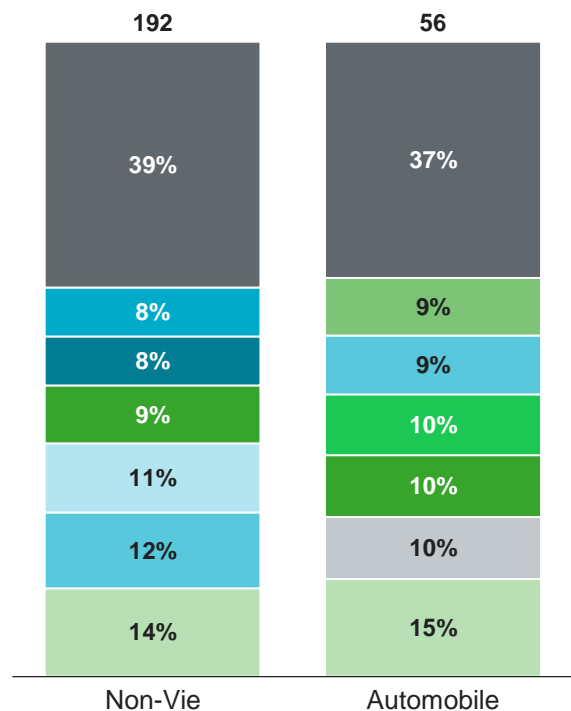
En Auto comme en Non-Vie, AXA s'affirme comme le leader d'un marché fragmenté avec 15% de parts de marché

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile au Sénégal



Parts de marché NV et Auto [m EUR ; 2020]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2015-20]



AMSA IARDT Allianz SAHAM¹⁾ NSIA Axa CNART La Prévoyance La Sécurité Sénégalaise Sunu Autres

1) Après l'acquisition par Sanlam en 2018, Saham porte le nom de la compagnie sud-africaine depuis 2021

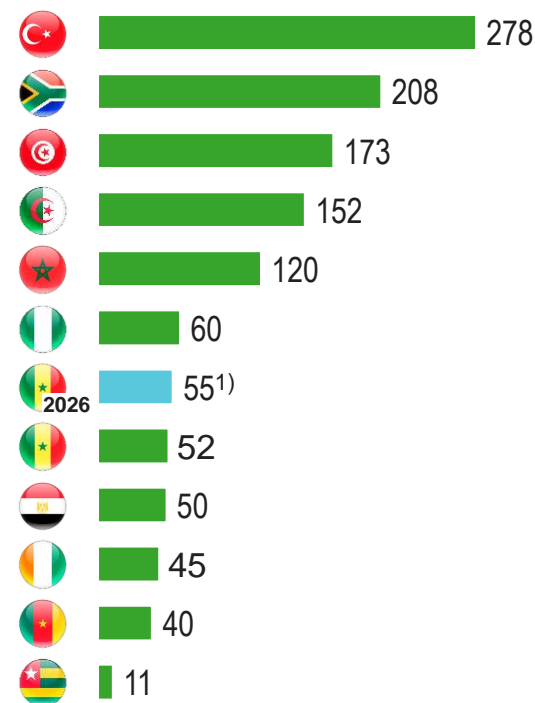
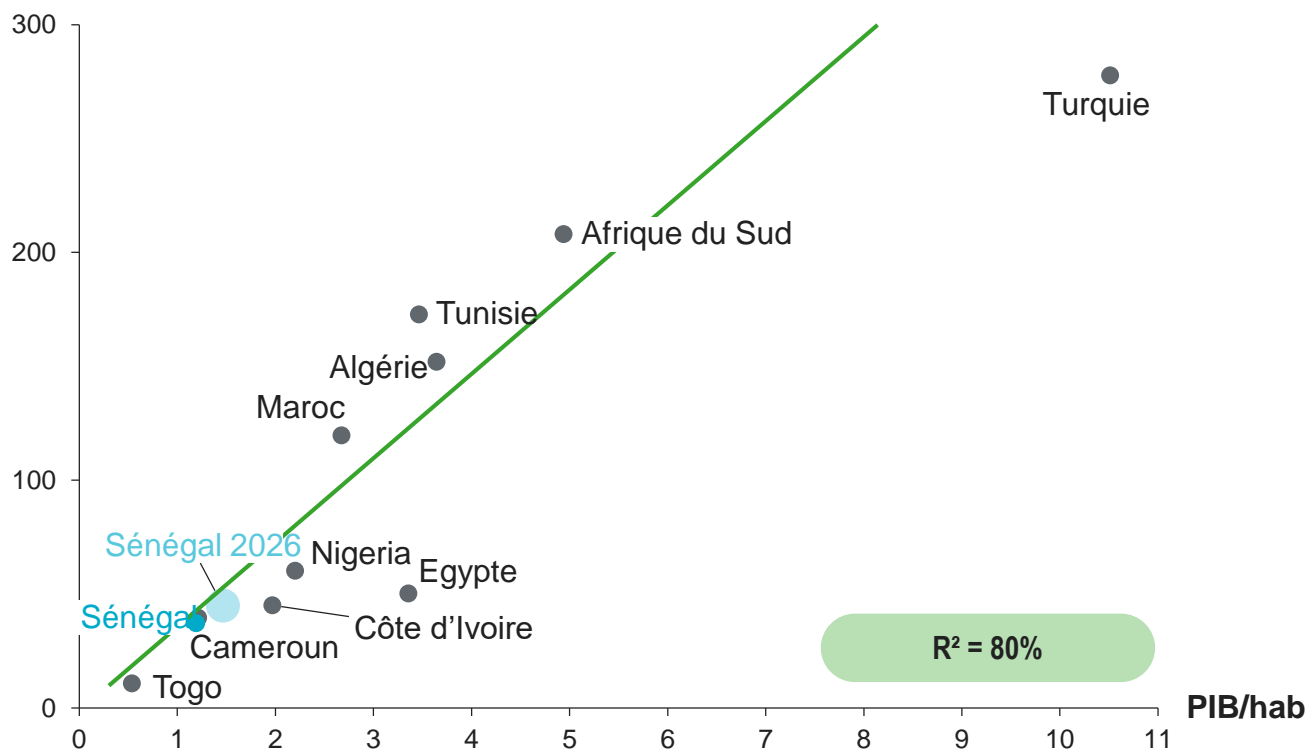
Note : En 2019, 19 compagnies se partagent le marché de l'assurance Non-Vie au Sénégal

Porté par la croissance économique attendue du pays (+6% p.a.), le taux de motorisation devrait poursuivre sa hausse

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



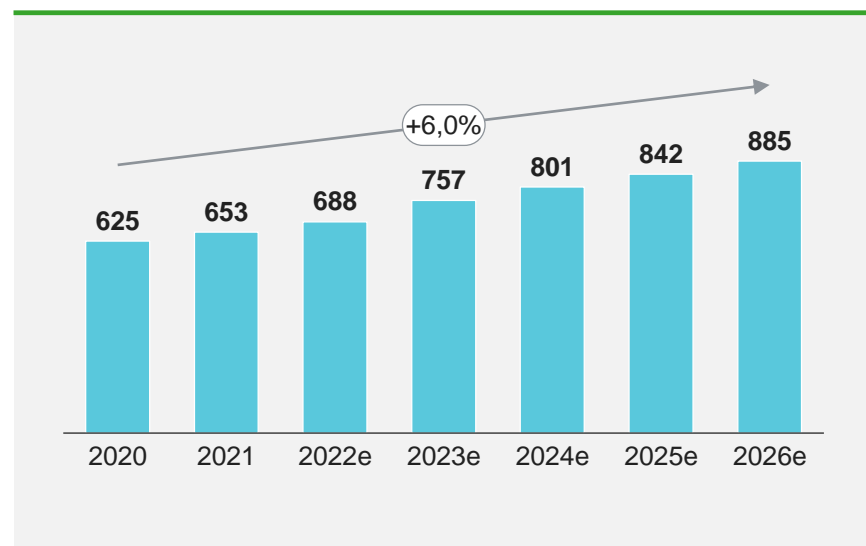
1) Projection 2026

Ainsi, la croissance du parc attendue à +6% p.a. devrait favorablement impacter les primes émises sur le marché

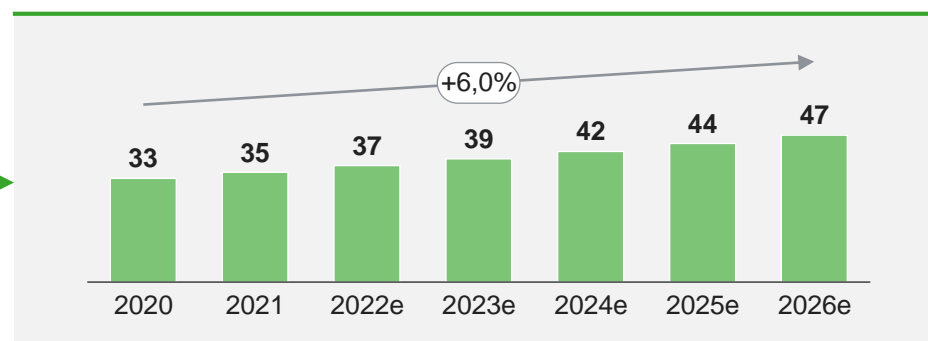
Projection des primes Automobile émises au Sénégal [m EUR ; 2020-2026e]



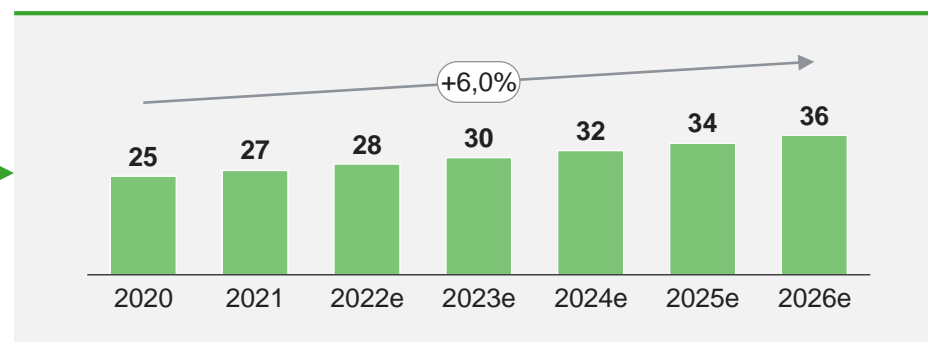
Parc automobile [m #]



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



Note : Primes RC projetées par corrélation à l'évolution du parc automobile et primes GA projetées selon la moyenne du ratio historique (2010 à 2019) entre primes RC et GA
Hypothèse de stabilité des tarifs considérée au regard de la bonne rentabilité du marché

Les nombreuses "opérations coup-de-poing" menées par les autorités ont considérablement augmenté le taux d'équipement RC au Sénégal

Principaux drivers de primes au Sénégal (1/2)



RC obligatoire

- Comme l'indique le Code des Assurances de la CIMA, applicable au Sénégal, "**Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat**, au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent Code."
- **Un deuxième système d'assurance automobile est obligatoire, la carte brune CEDEAO**, qui est une extension de la garantie RC Automobile instituée en 1982 pour permettre la libre circulation des véhicules dans l'espace CEDEAO et garantir aux victimes des accidents de la circulation une indemnisation des dommages qui leur sont causés par les automobilistes non-résidents



Couverture de l'assurance

- Face à des **taux de non-assurance élevés malgré l'obligation légale, les assureurs sénégalais ont obtenu des forces de l'ordre qu'elles organisent plusieurs fois par an des journées de contrôle** de l'attestation d'assurance automobile, dénommées "opérations coup-de-poing"
- Plus efficaces que les opérations de sensibilisation, ces coups de filet ont permis de **réduire à environ 25% le taux de non-assurance, contre plus 30% au début de la décennie**
- Néanmoins, dans les faits **le taux de non-assurance reste important** pour plusieurs raisons :
 - Contrôles limités, notamment en dehors des grands centres urbains
 - Perception faible de l'intérêt de l'assurance, souvent perçue comme une "taxe"
 - Choix par certains de souscrire à une assurance mensuelle, au lieu d'une assurance annuelle
 - Tarif élevé par rapport au niveau de vie
- Les contrevenants sont passibles d'une **amende de 20 k FCFA (~30 EUR, ou ~22% du salaire mensuel moyen)** depuis 2017, et de la **mise en fourrière** de leur véhicule jusqu'à régularisation

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretien d'experts, Code CIMA, DNA Sénégal

En revanche, le pays continue de lutter pour assainir son marché de l'assurance auto, plombé par des pratiques persistantes de sous-tarifcation

Principaux drivers de primes au Sénégal (2/2)



Libéralisation tarifaire

- Le Code des Assurances de la CIMA (Article 212) prévoit, à travers l'arrêté du 13 janvier 2003, que **les compagnies d'assurance déterminent librement leurs tarifs pour la RC Auto, au-dessus d'un tarif minimal** approuvé pour chaque État membre (selon la zone géographique de circulation, les caractéristiques et l'usage du véhicule, ainsi que les caractéristiques du conducteur habituel) et fait obligation aux compagnies d'assurance de respecter ses dispositions, sous peine de sanctions
- Pourtant, plusieurs assureurs et autres intermédiaires continuent de contourner le code des assurances, favorisant le problème de **sous-tarifcation** et de **concurrence déloyale**, dans l'ambition d'accroître leurs parts de marché ; ces pratiques **aggravent leur manque à gagner, engendrant des déficits de trésorerie pour les compagnies**, qui se retrouvent fréquemment dans l'incapacité d'honorer leurs engagements auprès des assurés
- Le **prix moyen d'une police RC Auto** a baissé de 6% entre 2010 et 2017 pour atteindre ~93 EUR, représentant **~68% du salaire mensuel moyen au Sénégal (~137 EUR)**



Existence d'un pool TPV

- Un **Pool TPV a été créé en 1998** afin d'**assainir le secteur de l'assurance automobile de transport public de voyageurs** et de le promouvoir auprès des transporteurs ; il assure la **répartition, entre ses différents membres, des risques d'assurance**
- Les **polices sont émises au prix communément défini par les assureurs pour le compte du Pool**, qui centralise l'octroi d'attestations particulières
- **La quote-part des rétrocessions est calculée au prorata** de la contribution en chiffres d'affaires des différentes compagnies membres

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Entretiens d'experts, Code CIMA, DNA Sénégal

Le cadre de recours, défavorable tant aux victimes de dommages matériels que corporels, entrave le développement de l'assurance automobile

Principaux drivers de sinistralité au Sénégal (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- En 2011, la **Commission Régionale de Contrôle des Assurances de la CIMA** a émis un **rappel à l'ordre** précisant le devoir d'indemnisation des victimes dans les délais impartis par le code des assurances, face aux manquements répétés des assureurs (souvent causés par les contentieux les opposant à leurs concurrents)
- Le Sénégal n'a **pas de convention d'indemnisation directe** à ce jour, mais la Fédération des sociétés d'assurance du Sénégal a instauré en 2014 un **mécanisme de constat à l'amiable** effectué gratuitement par une équipe locale et qui **promet à la victime d'être indemnisée sous 5 à 8 jours** après un accident, selon l'importance du dégât matériel



Cadre de recours – sinistres corporels

- La **lenteur des règlements pour préjudice corporel persiste** en raison de procédures fastidieuses (le montant d'indemnisation ne peut-être calculé qu'à partir de l'expertise d'un médecin effectuée après la guérison de la victime, plus ou moins longue selon la gravité des blessures)
- Les assureurs sont tenus d'**appliquer sans abattement le barème** prévu aux **articles 258 et suivants du code des assurances** relatives à l'indemnisation d'éventuels préjudices corporels
- Les **assureurs sont légalement tenus** de faire une offre de transaction aux victimes blessées dans un délai de **12 mois après l'accident**, et aux ayants droit dans un délai de **8 mois après le décès** pour les victimes décédées ; aucune saisie des tribunaux n'est possible avant expiration du délai



Sinistres majeurs

- Le Sénégal a le **9^{ème} taux de mortalité routière le plus bas en Afrique**

Celle-ci parvient néanmoins à maintenir une forte rentabilité grâce à une maîtrise de la sinistralité, malgré l'envolée des coûts d'indemnisation

Principaux drivers de sinistralité au Sénégal (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité

- Plusieurs mesures gouvernementales entreprises ont favorisé la **réduction de la fréquence de sinistres**, à commencer par l'**amélioration du réseau** (78% des routes revêtues sont considérées comme étant "en bon et moyen état" en 2016, contre 35% en 2002) et la **lutte contre la vétusté du parc automobile** (loi sur l'interdiction d'importation de véhicules âgés de plus de 5 ans, décrétée en 2001, puis assouplissement de la limite d'âge maximale à 8 ans en 2012)
- D'autre part, la revalorisation du **SMIG (de ~50% entre mi 2018 et fin 2019)** a fortement impacté les **coûts moyens d'indemnisation**, aussi bien sur la partie corporelle (barèmes d'indemnisation et des prix facturés par les cliniques basés sur le salaire minimal sénégalais) que matérielle (hausse du prix de la main d'œuvre notamment)



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Créé en mai 1995 en application de l'article 600 du code CIMA, le **Fonds de Garantie Automobile (FGA)** a une mission sociale à but non lucratif : l'**indemnisation des victimes corporelles d'accidents de circulation routière, lorsque l'auteur n'est pas connu** (délit de fuite) ou **lorsque le véhicule responsable n'est pas assuré et le propriétaire dudit véhicule est insolvable**
- Le **FGA est détenu par l'État à hauteur de 50%**, et par les **compagnies d'assurance et la Caisse de sécurité à hauteur de 25% chacune**
- Le financement du FGA provient de deux sources principales : une **contribution de tous les assurés ayant souscrit une police d'assurance responsabilité civile**, insuffisante pour atteindre l'équilibre financier, et d'une **subvention étatique** fixée annuellement par le Ministère des finances

7. Spécificités de la zone CIMA



Bien qu'imposée par le code commun des assurances CIMA, l'assurance Auto RC est faiblement adoptée dans la zone

Aperçu du cadre réglementaire et des tendances de l'assurance Auto dans la zone CIMA



RC obligatoire

- Le Code des Assurances de la CIMA indique que "**Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité**, dans les conditions fixées par le présent Code."
- **Un deuxième système d'assurance automobile est obligatoire** ; selon les pays, il s'agit de la **carte brune CEDEAO¹⁾** ou de la **carte rose CEMAC²⁾**, qui garantissent aux victimes d'accidents de la circulation une indemnisation des dommages causés par des automobilistes non-résidents mais originaires de la zone concernée



Couverture de l'assurance

- Les pays de la zone CIMA font face à des **taux de non-assurance élevés malgré l'obligation légale**, de l'ordre de **30% en 2019**
- Plusieurs raisons peuvent l'expliquer, à commencer par le **tarif élevé** relativement au revenu moyen, et la **mauvaise image de l'assurance**, généralement perçue comme une taxe, répandue au sein des populations de la zone
- Le taux de non-assurance a toutefois baissé durant la dernière décennie, suite à l'utilisation de **méthodes de prévention** (sensibilisation) **et de sanctions** (intensification des contrôles, donnant lieu à des amendes élevées et à la mise en fourrière du véhicule)



Libéralisation tarifaire

- Le Code des Assurances de la CIMA (Article 212) prévoit, à travers l'arrêté du 13 janvier 2003, que **les compagnies d'assurance déterminent librement leurs tarifs pour la RC Auto, au-dessus d'un tarif minimal** approuvé pour chaque État membre (selon la zone géographique de circulation, les caractéristiques et l'usage du véhicule, ainsi que les caractéristiques du conducteur habituel) et fait obligation aux compagnies d'assurance de respecter ses dispositions, sous peine de sanctions
- Malgré ces mesures, et dans un contexte **de guerre des prix intense** au sein de marchés fragmentés, un comportement de **sous-tarifcation**, contre lequel s'efforcent de lutter les associations d'assurances nationales, est largement observé dans tous les pays membres étudiés

1) Communauté de 15 pays qui regroupe le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, le Sierra Leone et le Togo ; 2) Communauté de 6 pays qui regroupe le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée-équatoriale et le Tchad



Pour lutter contre cette non-assurance, plusieurs organismes ont été créés et le cadre de recours modifié, simplifiant le parcours d'indemnisation des victimes

Aperçu du cadre réglementaire et des tendances de l'assurance Auto dans la zone CIMA



Cadre de recours – sinistres

- Les pays de la zone CIMA ont instauré **différentes conventions afin d'accélérer le règlement des sinistres matériels**
- Pour les **sinistres corporels**, le Code des Assurances de la CIMA (articles 231 à 236) prévoit des **pénalités de 5% du montant à indemniser par mois de retard**, lorsque les délais suivants ne sont pas respectés :
 - Lorsque l'**offre d'indemnité** n'est pas faite à **une victime blessée dans les 12 mois suivant l'accident**
 - Lorsque l'**offre d'indemnité** n'est pas faite **aux ayants droit d'une victime décédée dans les 8 mois suivant le décès**
 - Lorsque le **paiement de l'indemnité** n'intervient pas dans un délai d'**1 mois après l'expiration du délai de dénonciation** (qui est de 15 jours à compter de la conclusion de la transaction)
- Les assureurs sont également tenus d'**appliquer sans abattement le barème** prévu aux **articles 258 et suivants du code des assurances** relatives à l'indemnisation d'éventuels préjudices corporels (cf. slide suivante) ; ce barème a souvent été impacté par la **revalorisation du SMIG dans les différents pays de la zone**



Existence d'un pool TPV

- Les trois pays étudiés se sont dotés d'un **mécanisme de mutualisation, entre les compagnies d'assurance, des risques liés aux véhicules de transport public de voyageurs**, segment qui avait un besoin historique assainissement
- En plus d'améliorer le résultat technique des compagnies, ce pool joue un rôle dans la qualité du service aux assurés en **centralisant l'ensemble des opérations TPV et l'octroi des attestations d'assurance**



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Conformément à l'article 600 du Code des Assurances de la CIMA, chaque État membre a créé un fonds dont la mission est d'**indemniser les victimes corporelles d'accidents de la route dont le responsable est inconnu** (suite à un délit de fuite) **ou non assuré et insolvable**
- Les ressources des FGA proviennent de la **contribution des compagnies d'assurance**, qui reversent une part des primes et cotisations des assurés, ainsi que de **subventions étatiques**



Le barème d'indemnisation est régi par le code des assurances CIMA mais les indemnités dues dépendent du SMIG du pays où survient le sinistre

Barème d'indemnisation en cas de sinistre auto corporel en vigueur dans la zone CIMA

- Le **codes des assurances CIMA** fait référence à **3 types de préjudices** subis en cas de **sinistre automobile corporel** et établi un **barème d'indemnisation** pour chacun d'entre eux



• Préjudice physiologique

- L'indemnité au titre du **préjudice physiologique** est calculée suivant l'échelle de valeur de points d'**incapacité permanente** ci-dessous (le taux d'incapacité étant fixé par expertise médicale) :

Valeur du point d'IP (en % du SMIG annuel)								
Taux d'IP	Âge du blessé (années)							
	< 15	[15;19]	[20;24]	[25;29]	[30;39]	[40;59]	[60;69]	≥ 70
≤ 5	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	5 %
[6;10]	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	10 %	10 %
[11;15]	14 %	14 %	14 %	14 %	14 %	12 %	10 %	10 %
[16;20]	16 %	16 %	14 %	14 %	14 %	12 %	12 %	12 %
[21;30]	17 %	17 %	16 %	16 %	16 %	14 %	14 %	12 %
[31;40]	18 %	18 %	17 %	17 %	16 %	14 %	14 %	13 %
[41;50]	18 %	18 %	18 %	17 %	17 %	16 %	15 %	13 %
[51;70]	19 %	19 %	19 %	18 %	18 %	17 %	16 %	14 %
[71;90]	25 %	20 %	20 %	19 %	19 %	18 %	17 %	15 %
≥ 91	29 %	24 %	24 %	22 %	22 %	20 %	19 %	18 %



• Préjudice économique

- L'indemnité au titre du **préjudice économique**, attribuée si le **taux d'incapacité permanente dépasse 50%**, est calculée:
 - pour les salariés, en fonction de la perte réelle
 - pour les actifs non salariés, en fonction de la perte de revenus établie et justifiée ou, s'ils ne peuvent justifier de revenus, sur la base du SMIG
 - dans la limite du plafond fixé à dix fois le montant du SMIG annuel du pays où s'est produit l'accident¹⁾



• Préjudice moral

- L'indemnité au titre du **préjudice moral** attribuée si le **taux d'incapacité permanente dépasse 80%**, est fixée à deux fois le montant du SMIG annuel du pays où s'est produit l'accident¹⁾



- Peuvent s'y ajouter, séparément, des indemnités au titre de la **souffrance physique** et du **préjudice esthétique**, du **préjudice de pertes de gains professionnels futurs**, du **préjudice scolaire**, ainsi que les différents **préjudices subis par les ayants droit d'une victime décédée**

1) Ou, s'il est plus élevé, du pays de l'espace CIMA où la victime a sa résidence habituelle

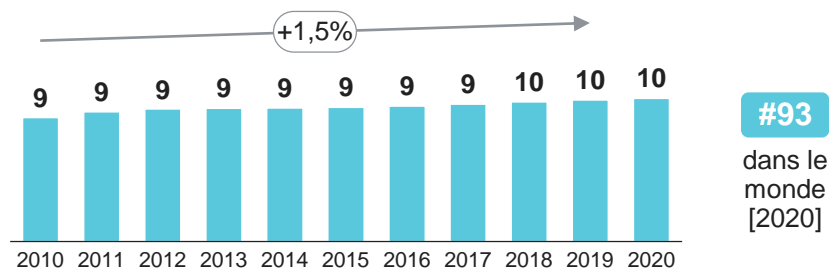
**6. Emirats
Arabes
Unis**

Les Émirats Arabes Unis ont bénéficié d'une croissance stable mais ralentie par la baisse de la production pétrolière et la chute des prix immobiliers

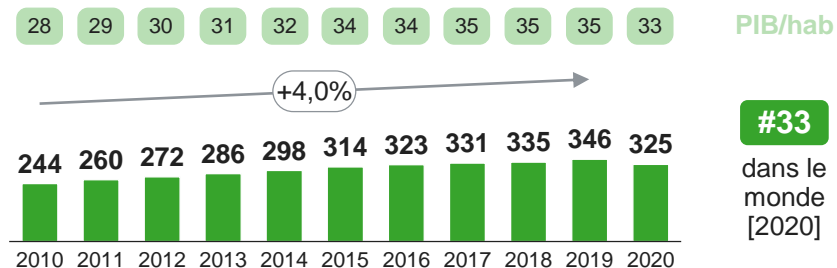
Aperçu des principaux indicateurs économiques aux Émirats Arabes Unis [2010-2020]



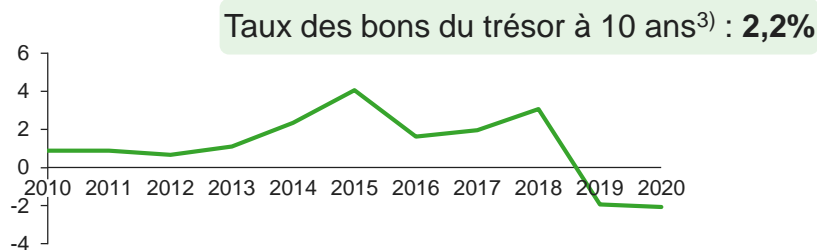
Population [m #]



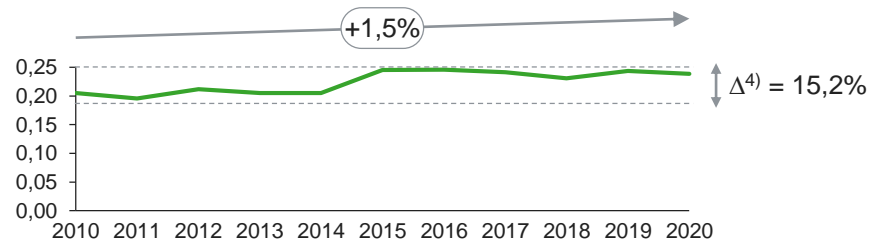
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Dirham émirati vs EUR



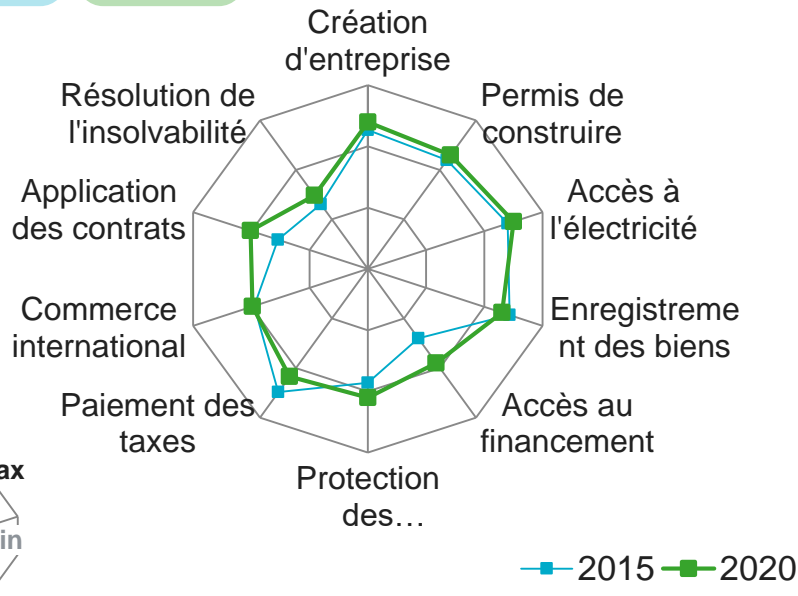
1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En dollars US, émission en octobre 2021 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane

Le rang *Doing Business* des EAU a progressé grâce notamment à l'octroi simplifié de permis de construire et la protection accrue des actionnaires minoritaires

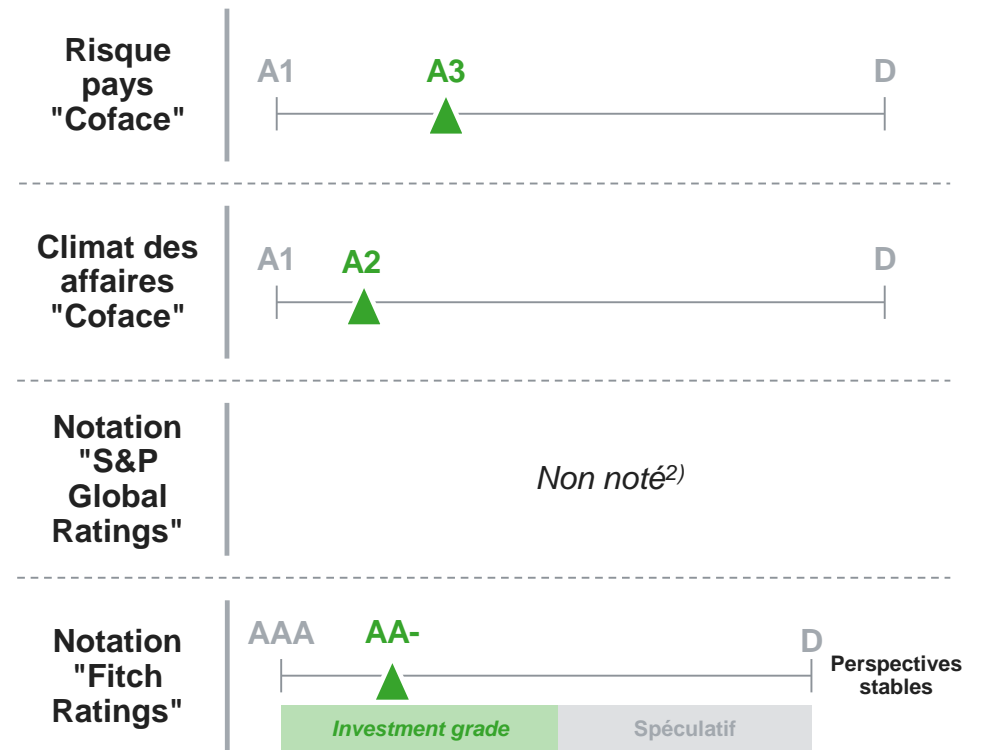
Évaluation de l'environnement économique émirati



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

2) S&P Global Ratings ne note pas les Émirats Arabes Unis, mais certains des sept émirats séparément (dont Abou Dhabi, AA / Perspectives stables)

Le marché de l'assurance aux Émirats Arabes Unis, qui a atteint ~10 Mds EUR de primes en 2020, reste largement dominé par la branche Santé (~45%)

Panorama du marché de l'assurance aux Émirats Arabes Unis



Profil [2020]

Régulateur : IA

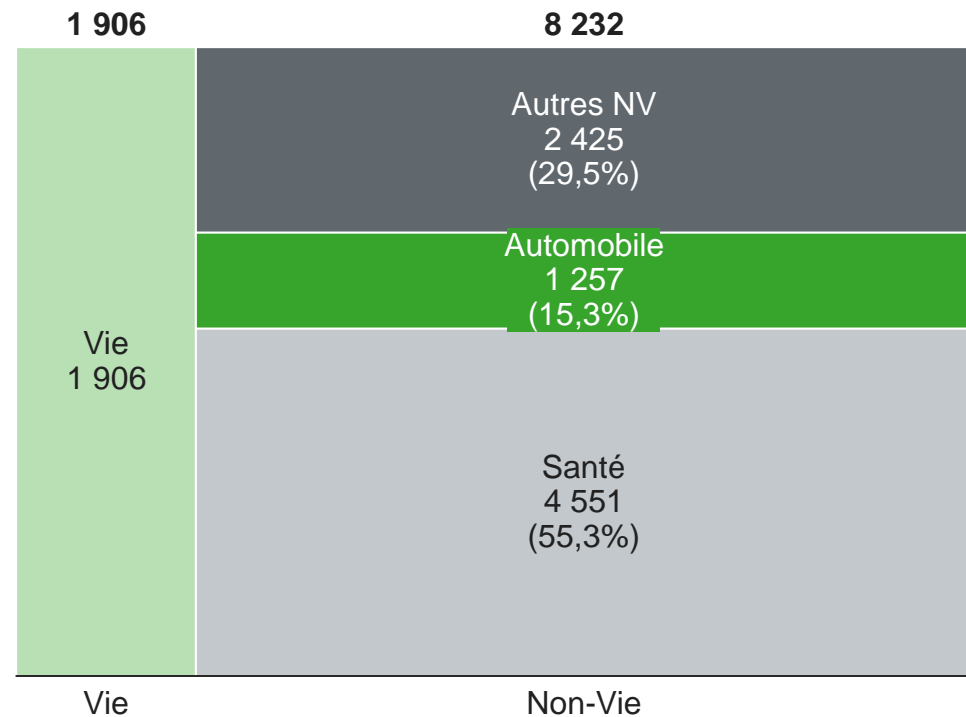
Primes émises : 10,1 Mds EUR

Densité d'assurance : 1 025 EUR

Pénétration Non-Vie : 2,62%

Compagnies d'assurance : 62

Primes émises par branche [m EUR ; 2020]

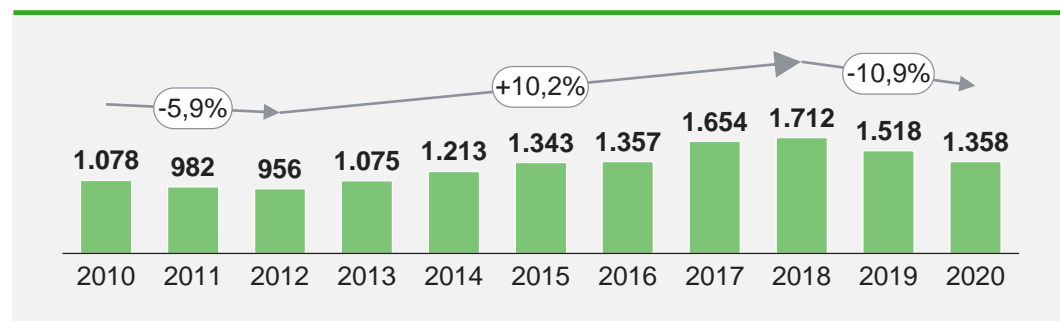


La tendance d'évolution de la branche Auto est principalement dictée par les GA Particuliers qui représentent ~60% des primes acquises en 2020

Évolution de la branche Automobile aux Émirats Arabes Unis [m EUR ; 2010-2020]

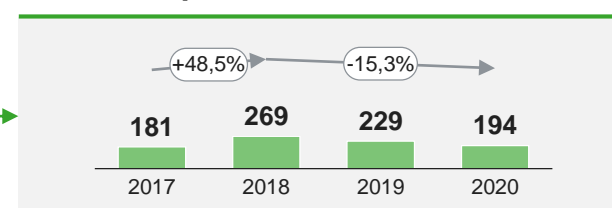


Primes Automobile acquises

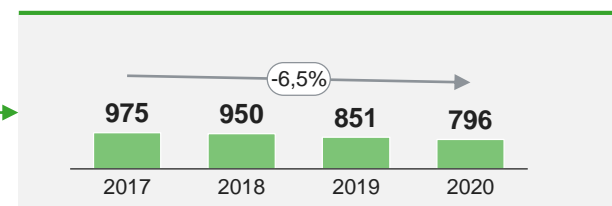


- Deux tendances distinctes ressortent de ce marché : une **grande cyclicité pour la Responsabilité Civile** et un **comportement plus stable des autres polices**
 - La cyclicité de la RC est le fruit de deux dynamiques opposées : une **guerre tarifaire** engagée par les assureurs (en particulier les acteurs locaux) afin d'**étendre leur parts de marché** notamment, suivie d'une **hausse des tarifs des polices** dès lors que les primes perçues ne permettent plus de couvrir le risque et les coûts internes, et encore moins de générer des bénéfices
- Les textes adoptés à partir de 2017, qui mettent fin aux dispositions distinctes qui caractérisaient l'assurance RC auto obligatoire et la couverture optionnelle tous risques dommages, introduisent une **police unique pour les deux couvertures** et imposent l'**unification des tarifs de l'assurance automobile**
- Le marché est particulièrement fragmenté aux EAU avec 32 compagnies intervenant sur l'Auto ; Parmi ces compagnies, **5 génèrent ~60% de pdm** : Orient Insurance, Abu Dhabi National Insurance, Dubai Insurance, Oman Insurance et Emirates Insurance

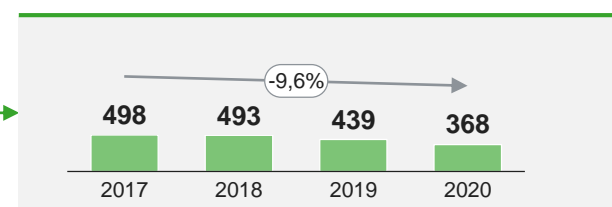
Primes acquises Auto RC Particuliers



Primes acquises Auto GA Particuliers

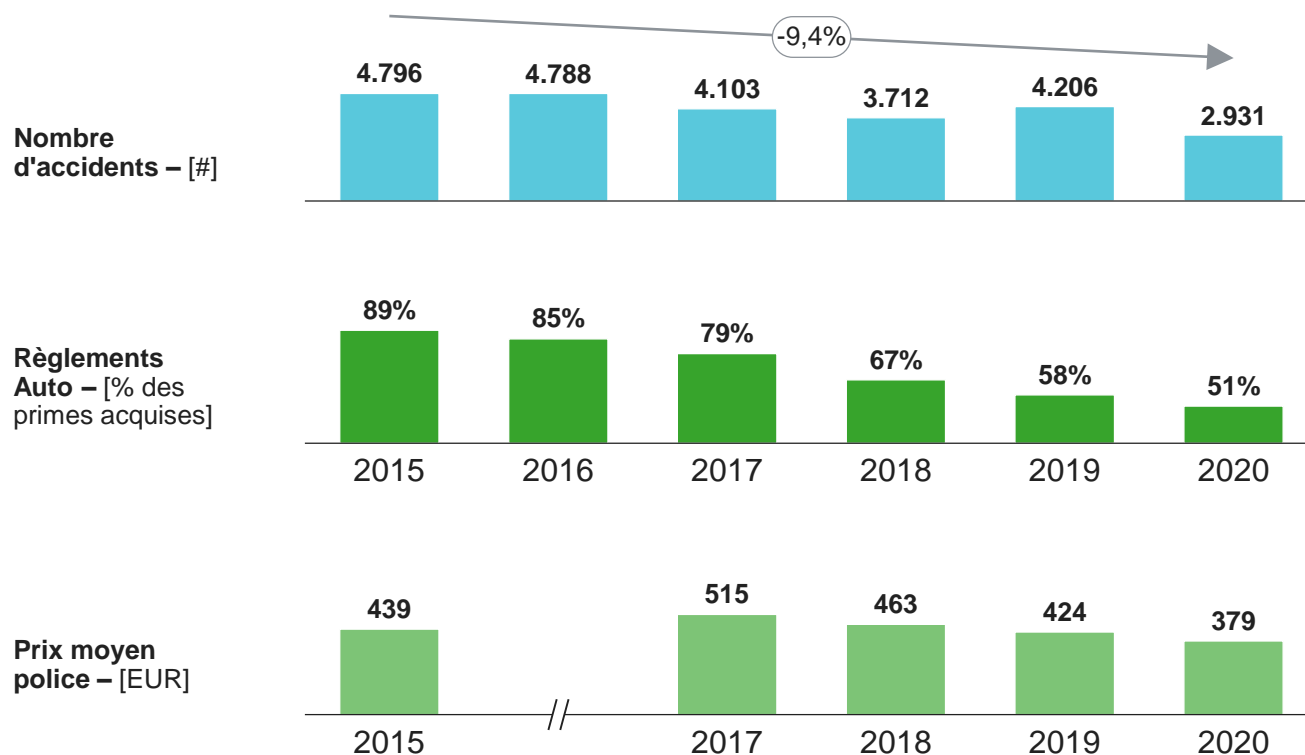


Primes acquises Auto Flotte



Dans le marché émirati, la baisse de la fréquence depuis 2015 a fortement amélioré la rentabilité, permettant d'accentuer la guerre des prix

Evolution des cycles tarifaires sur l'Auto aux Émirats Arabes Unis



- Malgré l'accroissement du parc automobile, **les accidents graves (parmi les principales causes de mortalité aux EAU) sont en recul**
- Les résultats enregistrés à ce jour sont le fruit de **mesures radicales** entreprises par les autorités publiques qui ont **intensifié le contrôle** et les **campagnes de sensibilisation**

Baisse des règlements permis par le ralentissement de la fréquence

Plus grandes marges de manœuvre tarifaires permises par l'amélioration de la rentabilité

Note : Données sur les prix moyen des polices non disponibles en 2016

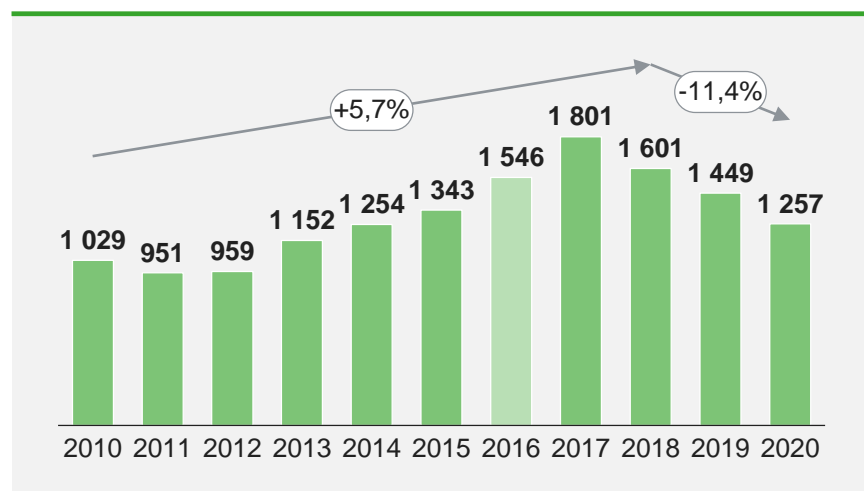
Sources : Ministère de l'intérieur des EAU, UAE Insurance Authority, Banque Mondiale

Longtemps en croissance, la branche Automobile est tirée par l'évolution du nombre de polices émises, malgré la volatilité de leur tarif moyen

Sources de croissance pour les primes Auto aux Émirats Arabes Unis [2010-2020]

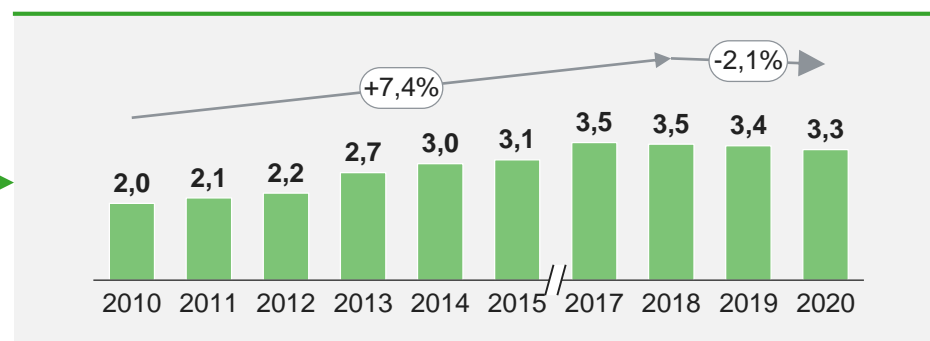


Primes Automobile émises [m EUR]

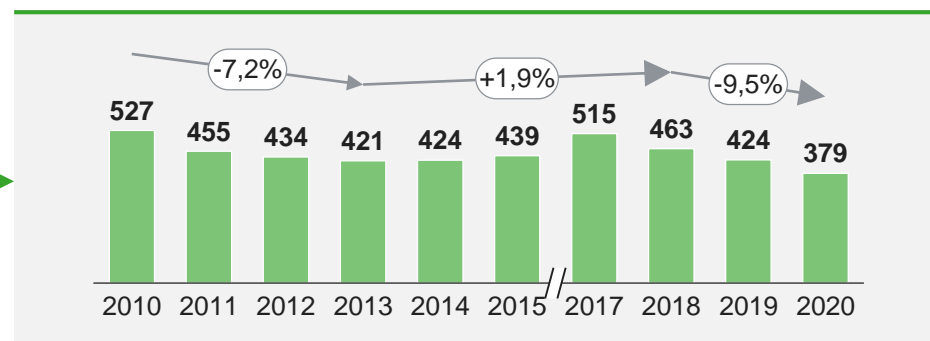


- **Avant 2018**, croissance du nombre de primes émises (+5,7%), tirée par l'**augmentation du nombre de polices (+7,4%)**, dans le sillage de l'**accroissement du parc automobile**
- **A partir de 2019**, chute des primes émises (-11,4%) suite à l'effet combiné de la **baisse du nombre de polices émises (-2,1%)** et du **tarif moyen (-9,1%)**

Nombre de polices Automobile émises [m #]



Tarif moyen d'une prime automobile [EUR]



Note : Répartition non disponible pour l'année 2016

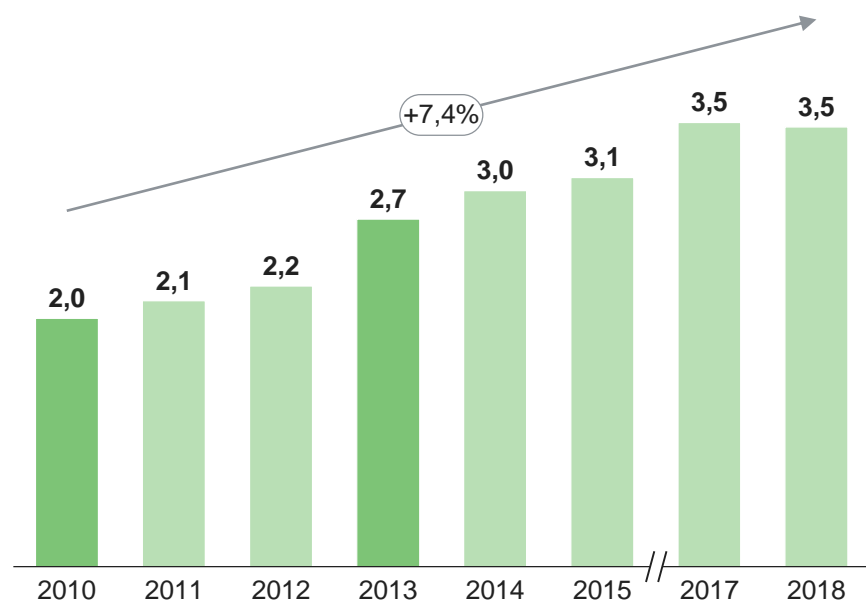
Sources : UAE Insurance Authority

Jusqu'en 2016, le nombre de polices Automobile émises a été portée par la croissance du parc automobile qui a crû de 7,0% p.a.

Évolution des polices Auto et du parc automobile aux Émirats Arabes Unis [2010-2018]

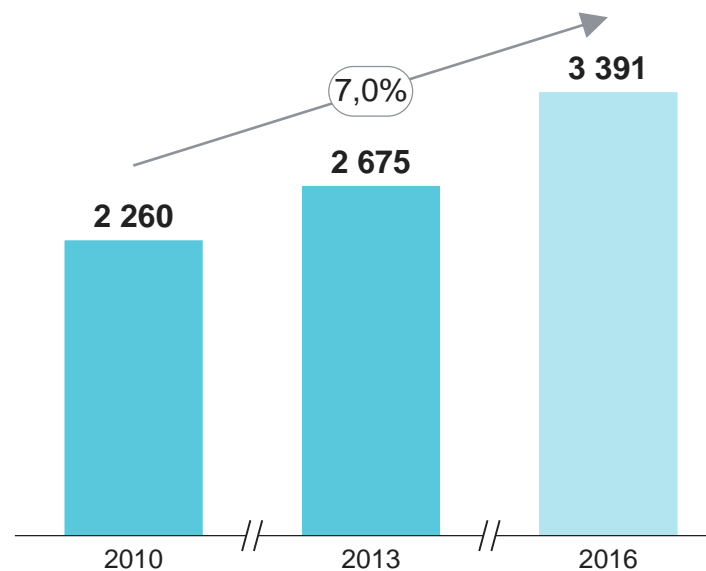


Nombre de polices Automobile émises [m #]



Parc automobile émirati ['000 véhicules]

Âge moyen du parc auto en 2015 : ~5 ans



Notes : Données sur les polices non disponibles en 2016 ; Données sur le parc automobile uniquement disponibles pour les années 2010, 2013 et 2016

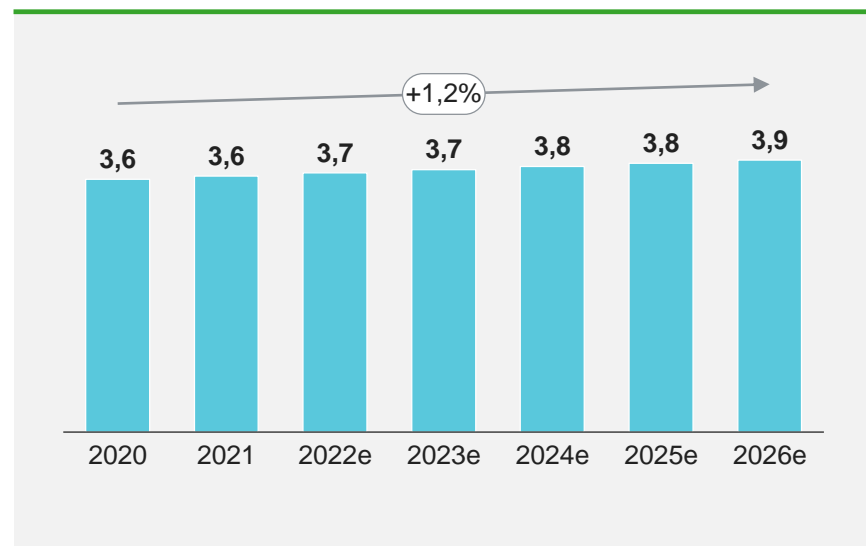
Sources : World Health Organization, UAE Insurance Authority

Ainsi, le ralentissement de la croissance du parc attendue à +1,2% p.a. devrait fortement impacter celle des primes émises sur le marché

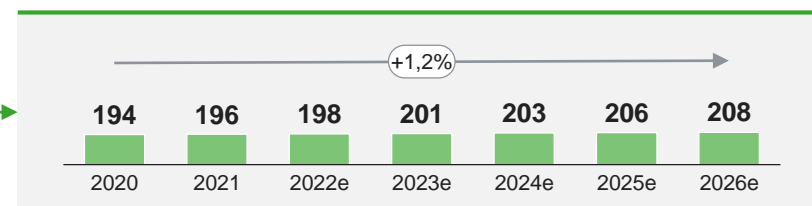
Projection des primes Automobile émises aux EAU [m EUR ; 2020-2026e]



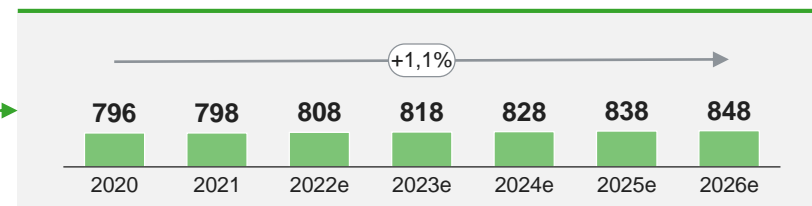
Parc automobile [m #]



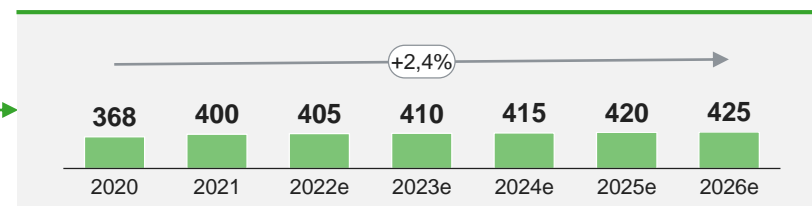
Primes acquises Auto RC Particuliers



Primes acquises Auto GA Particuliers



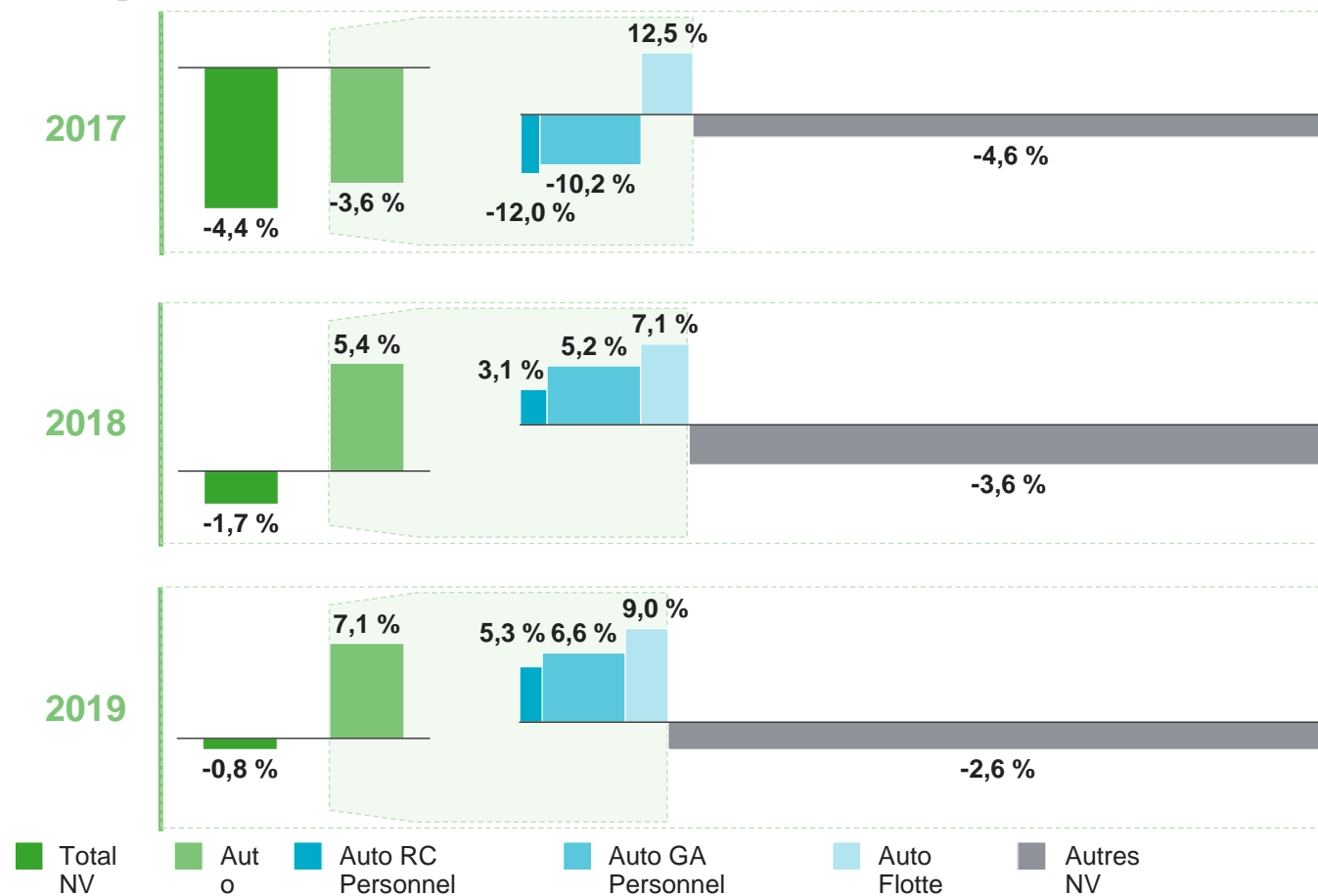
Primes acquises Auto Flotte



Note : Croissance du parc automobile et par extension des primes RC projetée par corrélation à celle de la population et primes Auto GA et Auto Flotte projetées en conservant la croissance historique des ratios respectifs avec les primes RC

La branche Auto est cruciale pour la rentabilité globale de la Non-Vie, notamment grâce à la marge technique élevée dégagée par les flottes commerciales

Contribution de l'Automobile à la marge technique pure de la branche Non-Vie [2017-2019]

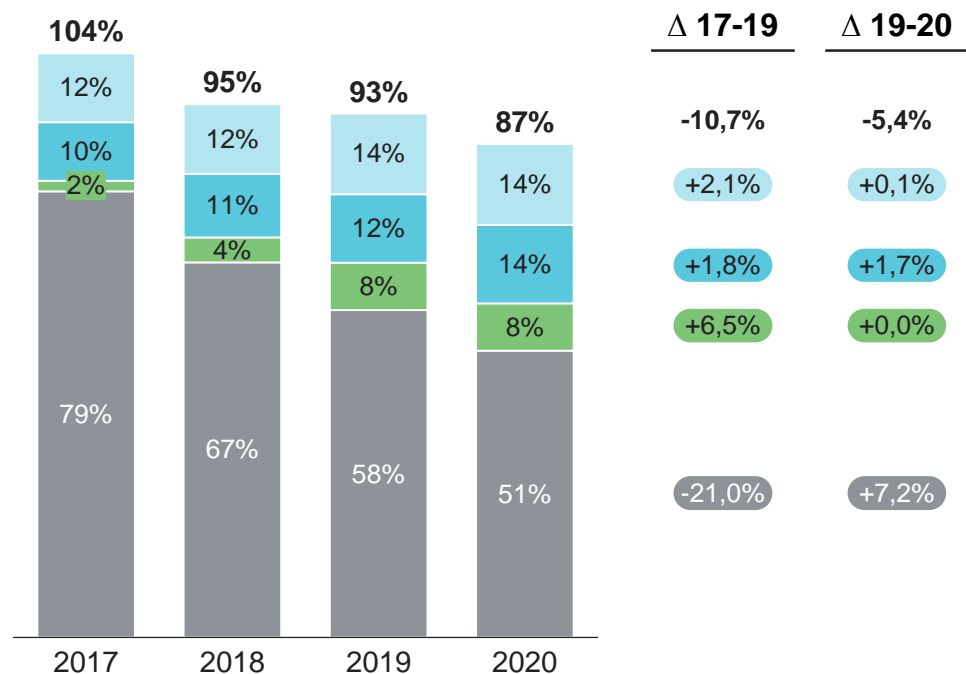


- La rentabilité de la branche automobile s'est améliorée suite à l'unification des tarifs des polices en 2017, après plusieurs années déficitaires
- Depuis, celle-ci s'améliore progressivement, atteignant 5,4% en 2018 puis 7,1% en 2019 :
 - Cette rentabilité est déséquilibrée entre les trois segments, celui des flottes commerciales s'imposant comme le plus profitable (~29% des primes acquises en moyenne)
- La marge technique pure de la Non-Vie se rapproche année après année du positif (-0,8% en 2019), principalement grâce à la contribution de la branche Automobile :
 - Hors Auto, la Non-Vie est techniquement largement déficitaire (-4,6% en 2017 et -2,6% en 2019)

La rentabilité technique de l'Automobile s'améliore grâce à la baisse de la sinistralité, offrant aux assureurs davantage de flexibilité sur leurs tarifs

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché [% ; 2017-2020]

Données comptables : UAE Insurance Authority



Tendances clés

- En 2018, le **ratio combiné Automobile a diminué de 9%** pour permettre à la branche Automobile de dégager une **marge technique positive**, après **plusieurs années déficitaires**
- Depuis, **ce ratio s'améliore chaque année** pour atteindre **93% en 2019**, principalement grâce à la **baisse du S/P Charges d'exploitation**, imputable à plusieurs facteurs :
 - La baisse remarquable de la mortalité, ainsi que du nombre d'accidents, aux Émirats Arabes Unis, malgré l'accroissement du parc automobile
 - La décision des assureurs de suspendre le renouvellement de l'assurance multirisques automobile pour les clients à risque
- La **forte rentabilité en 2020** est exceptionnellement liée à l'**effet du Covid-19**, avec **une baisse des sinistres**, sous l'effet des mesures gouvernementales entreprises (confinement, couvre-feu, télétravail...)
- L'excédent dégagé a offert aux assureurs la flexibilité financière suffisante pour enclencher un **nouveau cycle de guerre des prix**, en proposant des polices d'assurance à des **prix très proches du seuil tarifaire imposé**, portés par l'ambition d'**accroître leurs parts de marché**

■ S/P Charges d'exploitation ■ Charges d'acquisition
 ■ Solde de réassurance (+- charge) ■ Charges de gestion nettes

Aux EAU, l'assurance RC est obligatoire et quasi-généralisée ; son tarif a chuté depuis l'octroi de ristournes, abusivement généralisées, en 2020

Principaux drivers de primes aux Émirats Arabes Unis



RC obligatoire

- Aux Émirats Arabes Unis, l'Autorité des Routes et des Transports oblige depuis 1982 tout conducteur à assurer son véhicule au titre de la Responsabilité Civile, qui prévoit des indemnités versées aux victimes de dommages matériels ou corporels suite à un accident causé par l'utilisation du véhicule assuré ; elle ne couvre le conducteur responsable que dans le cas d'une prise en charge hospitalière en urgence
- La RC Auto n'intègre pas de maximum de garantie pour les blessures corporelles et est légalement limitée à 2 M AED (~477 K EUR) par accident pour les dommages matériels, sauf chez certains assureurs qui réhaussent ce seuil



Couverture de l'assurance

- La couverture de l'assurance RC est quasi totale aux Émirats Arabes Unis, grâce au nombre élevé de contrôles réalisés et à la sévérité des peines encourues : les automobilistes au volant d'un véhicule non assuré risquent non seulement un retrait de points sur leur permis de conduire, mais également une amende de 500 AED (~119 EUR) et 7 jours de mise en fourrière
- La prime RC moyenne est de ~72 EUR (~3% du salaire mensuel moyen de ~2475 EUR en 2021)



Libéralisation tarifaire

- Tous les tarifs Auto sont encadrés entre un prix plancher et un prix plafond en vigueur depuis 2017
- Durant la crise sanitaire de 2020, les assureurs ont été autorisés à octroyer une remise de 50% sur les polices RC souscrites par les travailleurs de première ligne ; les conditions à remplir étant vagues, et les comparateurs de prix très répandus, les compagnies ont rapidement dû réduire de moitié la prime des polices RC souscrites par l'ensemble de leurs clients, ce qui a entamé la profitabilité de la branche



Existence d'un pool TPV

- Les Émirats Arabes Unis n'ont pas mis en place de système de mutualisation des risques sur le segment de l'assurance automobile pour le transport public de voyageurs (dont les véhicules assurés sont comptabilisés au sein des flottes commerciales)

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : UAE Insurance Authority, entretiens experts

La sinistralité a baissé grâce aux mesures de sécurité routière, tandis que les initiatives des compagnies d'assurance demeurent rares (1/2)

Principaux drivers de Sinistralité aux Émirats Arabes Unis (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels

- Les Émirats Arabes Unis n'ont **pas de convention d'indemnisation directe** à ce jour
- **L'assurance Auto RC étant obligatoire depuis 40 ans, la culture de l'assurance est ancrée** aux EAU et les victimes connaissent leurs droits ainsi que le cadre d'application
- Les **rapports de police** (forces semi-gouvernementales, privatisées), nécessaires pour effectuer une demande d'indemnisation auprès d'un assureur suite à un accident, sont **devenus payants** (~420 AED, soit ~100 EUR, non remboursables par l'assurance), à la charge du conducteur qui reconnaît sa responsabilité (les démarches se sont largement digitalisées à travers une application mobile qui sert de plateforme de recours) ; si aucun conducteur ne reconnaît sa responsabilité, la police intervient et transfère le dossier au tribunal
- Pour une **perte totale (~20% des indemnités versées)**, c'est-à-dire lorsque le véhicule accidenté n'est pas récupérable ou lorsque le coût des réparations nécessaires dépasse 50% de sa valeur de marché, **le taux de dépréciation retenu est de 20% par an**



Cadre de recours – sinistres corporels

- Les sinistres corporels, quoique rares, représentent **~20% des indemnités versées**
- Le montant d'indemnisation est fondé sur le **taux d'incapacité permanente déclaré par un rapport médical**, dans le respect des seuils précisés par la **loi islamique** en cas de blessures ainsi qu'en cas de décès (l'Autorité générale des affaires islamiques et des dotations, une agence fédérale, indique que le montant versé suite à un décès ne peut excéder 48 k EUR que sur décision d'un juge à la demande des héritiers)
- Après la fin des soins, **l'hôpital a la charge des démarches pour obtenir un paiement par l'assureur** ; en cas de refus de ce dernier, la victime s'engage à régler ses frais d'hospitalisation



Sinistres majeurs

- **La RC corporelle n'intégrant aucun montant maximum, les plus grosses compagnies ont chaque année plusieurs cas d'individus à indemniser de plus de 250 k EUR** ; un diplomate chinois dont le très haut revenu déterminait l'indemnité a récemment perçu près de 1 m EUR

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : UAE Insurance Authority, entretiens experts

La sinistralité a baissé grâce aux mesures de sécurité routière, tandis que les initiatives des compagnies d'assurance demeurent rares (2/2)

Principaux drivers de Sinistralité aux Émirats Arabes Unis (2/2)



Leviers de maîtrise de la sinistralité

- Le caractère **payant des rapports de police**, ainsi que le **renforcement des contrôles routiers** et **l'alourdissement des amendes pour les contrevenants** en cas de conduite dangereuse, favorisent la **réduction de la fréquence d'accidents**
- Dans cette veine, **la durée de formation et l'exigence des examens du permis de conduire ont augmenté**, améliorant le **niveau de conduite global** dans le pays
- Les compagnies ont **amorcé la mise en place de partenariats avec des garages agréés** pour facturer les réparations à un taux forfaitaire par véhicule, ou pour un prix fixé à l'avance quel que soit le nombre de véhicules réparés, mais ces pratiques ne sont pas encore généralisées et les **réparateurs augmentent régulièrement leurs coûts**, notamment sur les pièces détachées



Innovation & Digitalisation

- Depuis 2020, les **polices Auto proposées par Hala**, une Assurtech adossée à la compagnie Al Wathba, peuvent être souscrites à travers une **application mobile**, qui permet également de renseigner une demande d'indemnisation
- La **vente de polices d'assurance en ligne ou par application mobile**, historiquement rare, a connu, depuis 2020, une forte progression, liée à l'essor du e-commerce et aux mesures de confinements actées pendant la crise du Covid-19
- Fin 2020, le régulateur des assurances aux EAU a introduit la **télématique** ; les assureurs ont commencé à proposer des **remises, pouvant atteindre 10% de la prime, aux propriétaires acceptant l'installation de boîtiers de télématique** permettant d'évaluer leur comportement au volant
- Hormis pour quelques assureurs étrangers, **l'IA demeure néanmoins peu utilisée pour déceler les fraudes**



Fonds de garantie des accidents de la circulation

- Les Émirats Arabes Unis n'ont **pas mis en place de fonds de garantie des accidents de la circulation** ; en cas de fuite du responsable d'un accident, les soins d'urgence des victimes sont pris en compte par une entité gouvernementale mais les autres soins et les dommages matériels restent à la charge de la victime



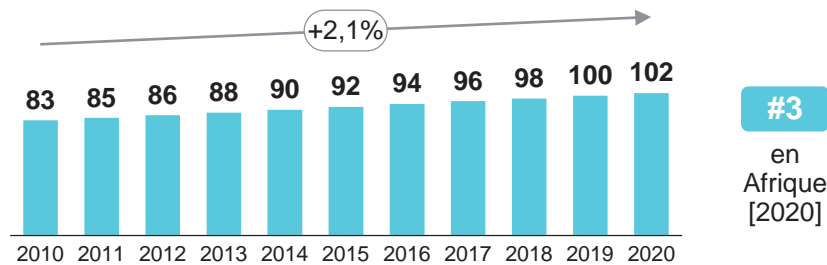
7. Égypte

Depuis 2010, l'économie égyptienne a crû régulièrement, malgré l'envolée de l'inflation causée par l'adoption du régime de change flottant après 2016

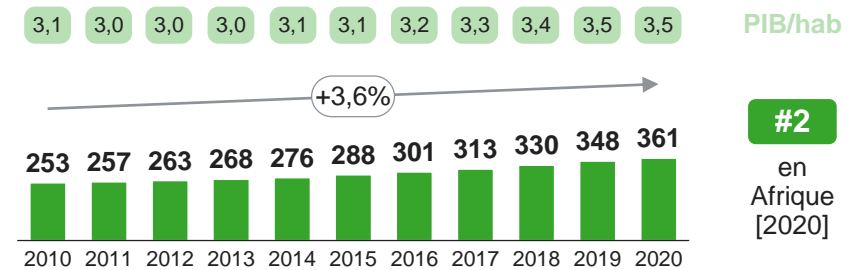
Aperçu des principaux indicateurs économiques en Égypte [2010-2020]



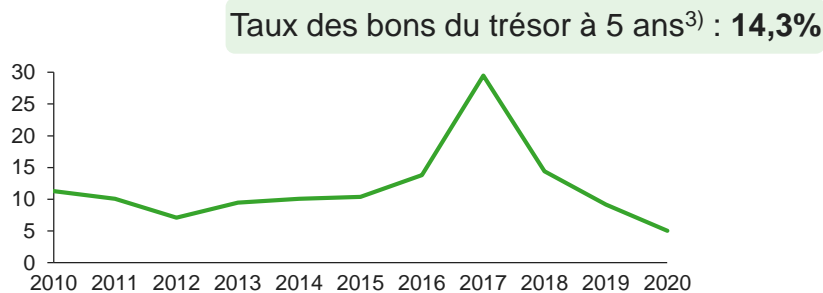
Population [m #]



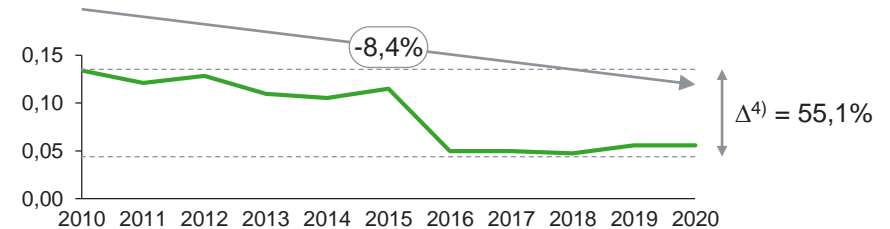
PIB¹⁾ et PIB/habitant [Mds EUR ; k EUR]



Taux d'inflation²⁾ [%]



Livre égyptienne vs EUR



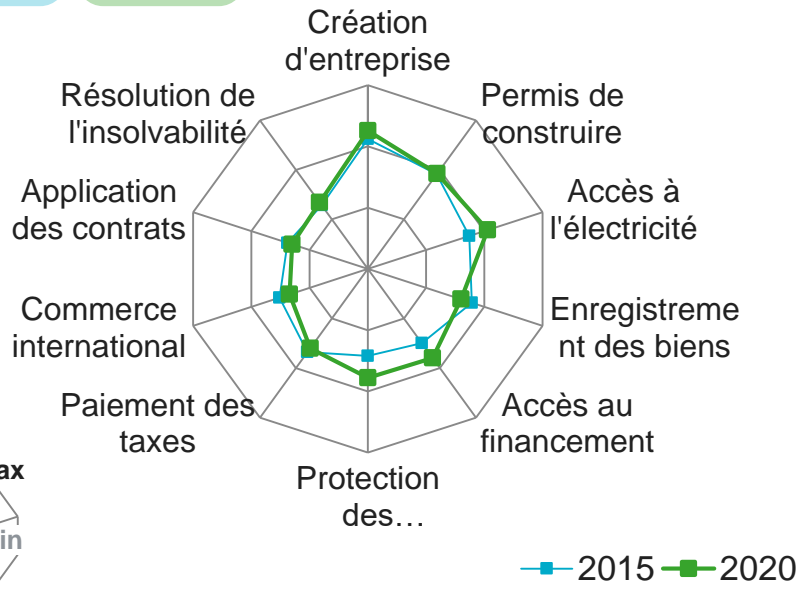
1) Prix constants, basés sur l'USD 2010 ; 2) Prix à la consommation ; 3) En monnaie locale, le 07.02.22 ; 4) Écart maximal entre les valeurs extrêmes et la médiane

L'Égypte a reculé au classement *Doing Business*, notamment à cause de l'adoption de procédures plus contraignantes pour l'import-export

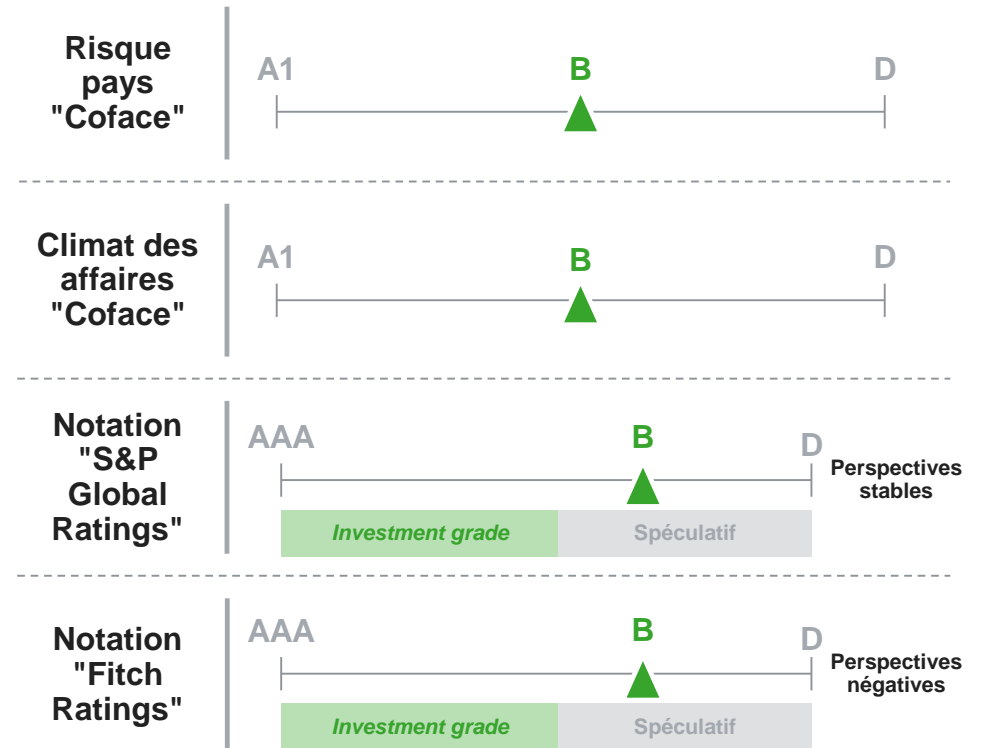
Évaluation de l'environnement économique égyptien



Indice *Doing Business*¹⁾ [2015 ; 2020]



Rapports "Coface", "S&P" et "Fitch" [2020]



1) Classement relatif entre pays : une baisse dans le classement peut signaler une dégradation du climat des affaires ainsi qu'une amélioration relative des autres pays

L'Égypte souffre d'une faible pénétration de son marché de l'assurance, qui a atteint ~2,2 Mds EUR de primes émises en 2020

Panorama du marché de l'assurance en Égypte



Profil [2020]

Régulateur : *Egyptian FRA*¹⁾

Primes émises : 2,15 Mds EUR

Densité d'assurance : 21 EUR

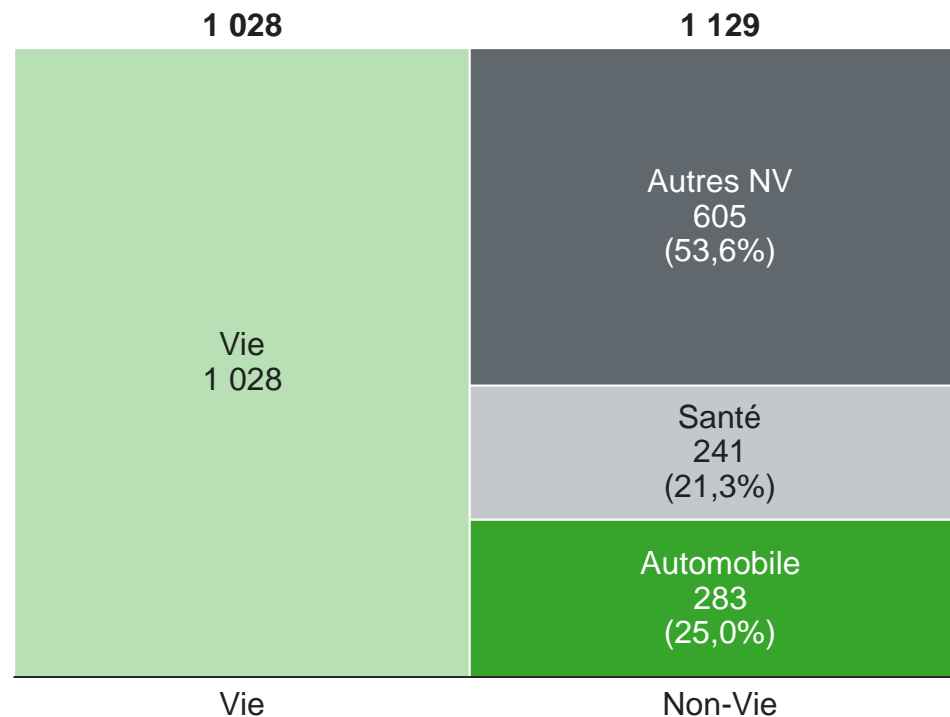
Pénétration Non-Vie : 0,35%

Compagnies d'assurance : 39

Dont Non-Vie : 23

Dont Automobile : 18

Primes émises par branche [m EUR ; 2020]



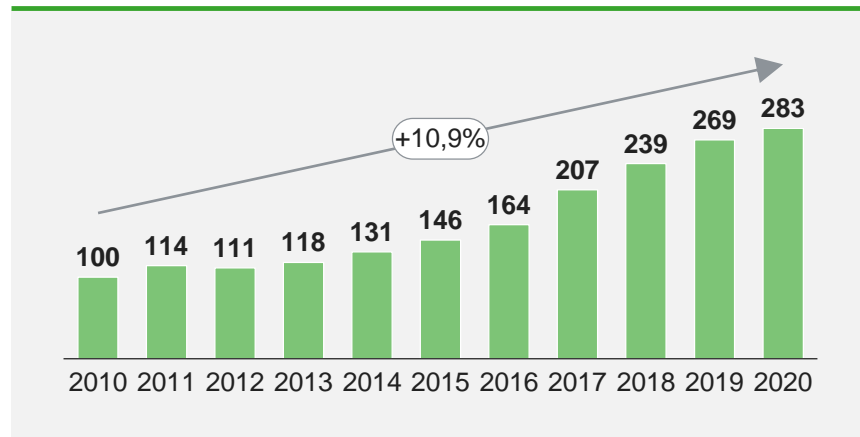
1) *Financial Regulatory Authority*

Le marché de l'assurance Auto affiche une forte croissance de 10,9% p.a. accentuée par l'équipement en GA, comptant pour ~80% des primes en 2020

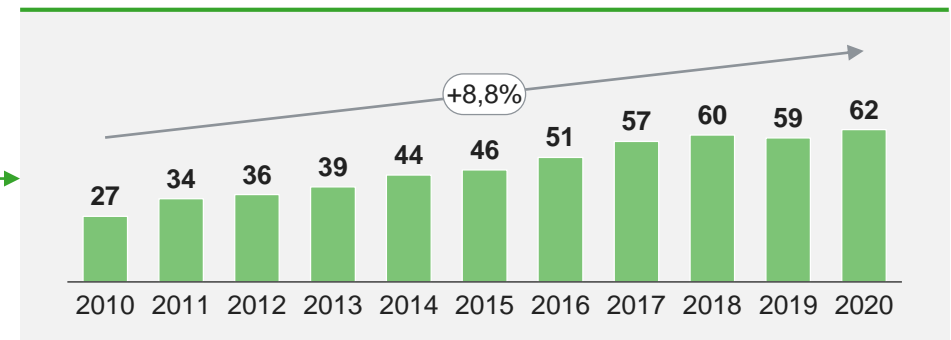
Évolution de la branche Automobile en Égypte [m EUR ; 2010-2020]



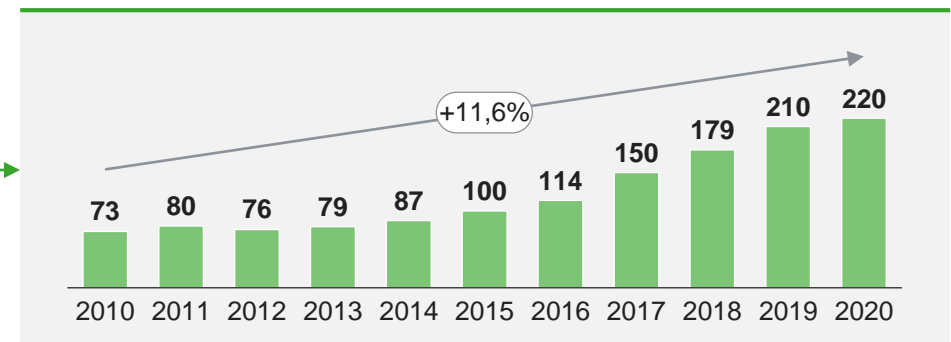
Primes Automobile émises



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



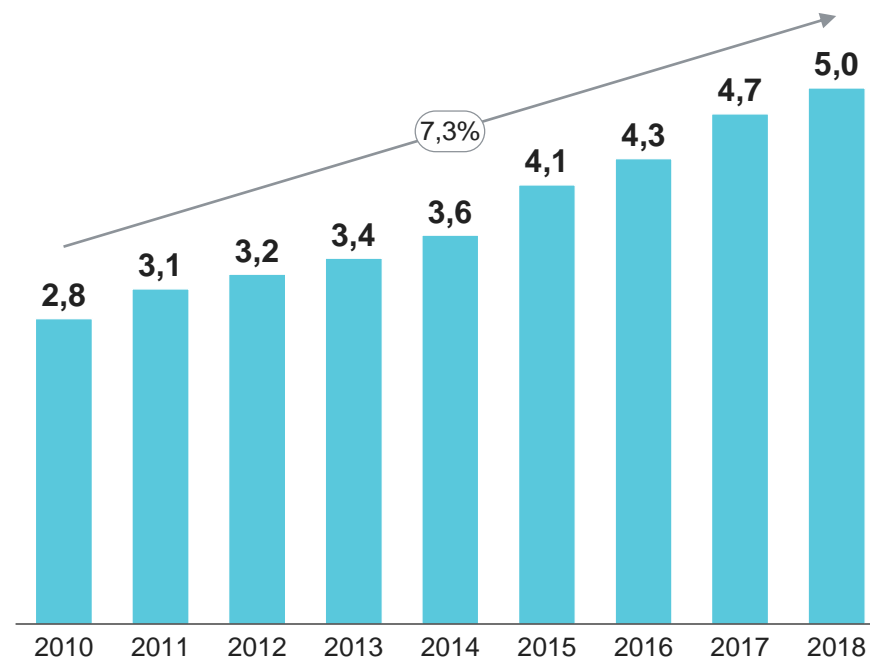
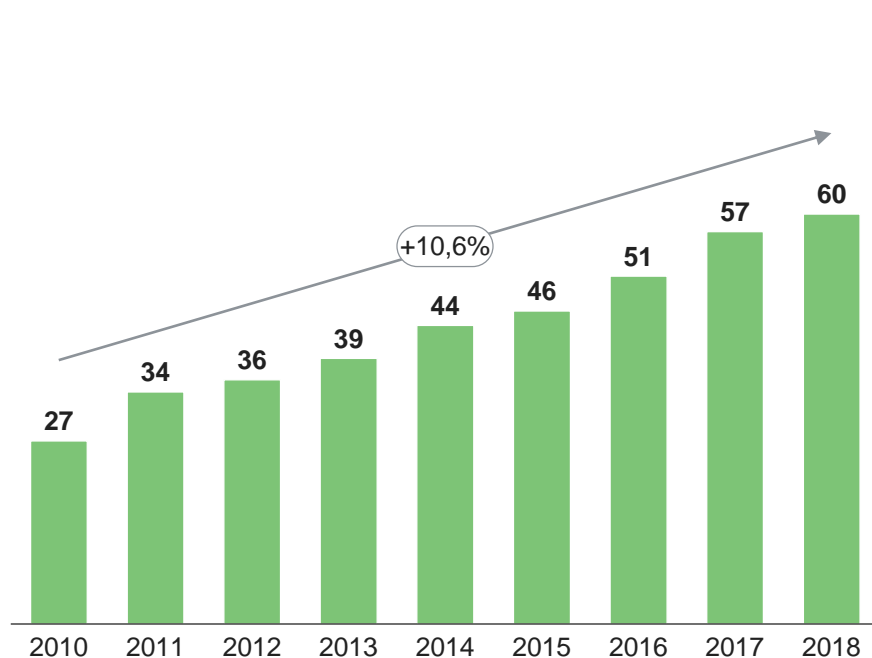
En RC, la croissance des primes a été portée par la croissance du parc automobile qui a crû de 7,3% p.a.

Évolution des primes Auto RC et du parc automobile en Égypte [2010-2018]



Primes RC Automobile émises [m EUR]

Parc automobile égyptien [m #]

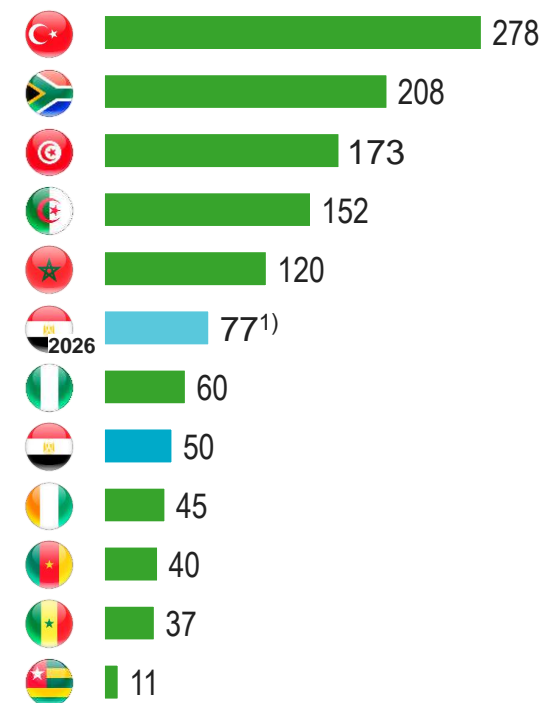
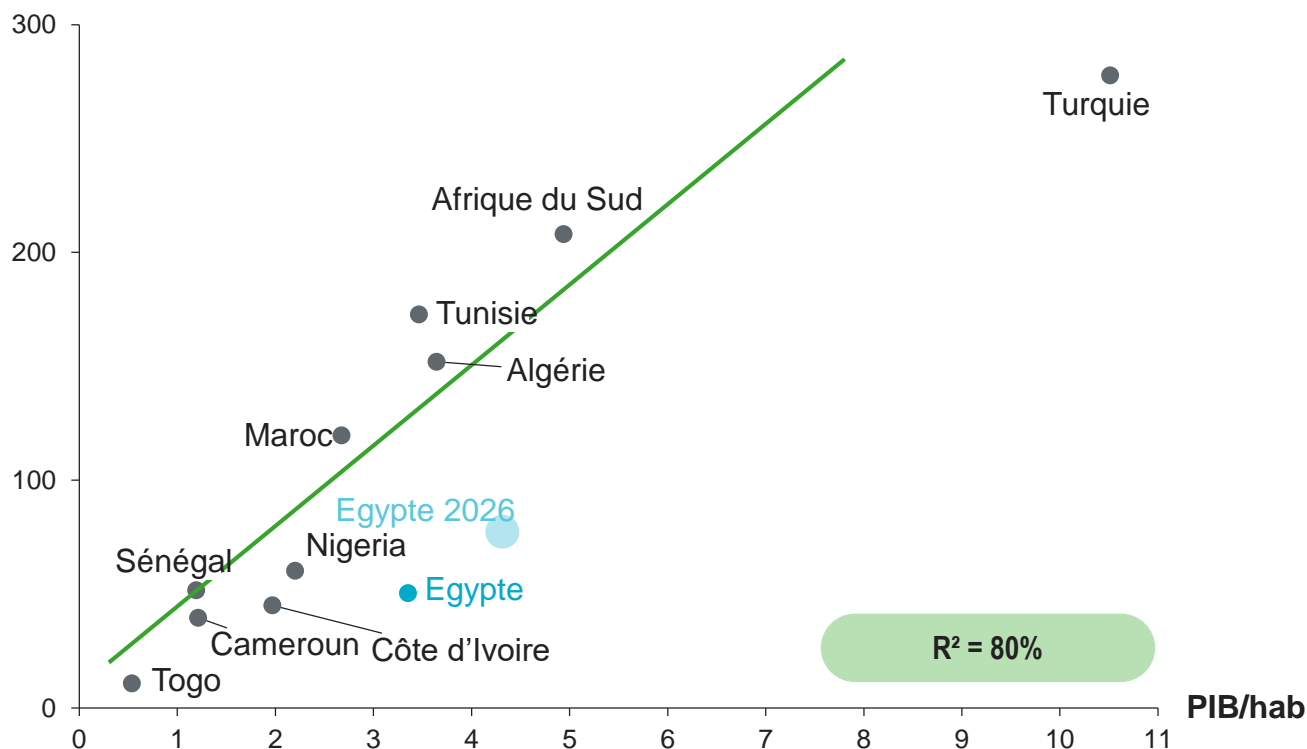


Cette croissance devrait se poursuivre durant les 5 prochaines années, soutenue par la croissance économique attendue du pays (+5,6% p.a.)

Taux de motorisation dans le monde [%o ; k EUR ; 2018]

Sélection de pays

Taux de motorisation



1) Projection 2026

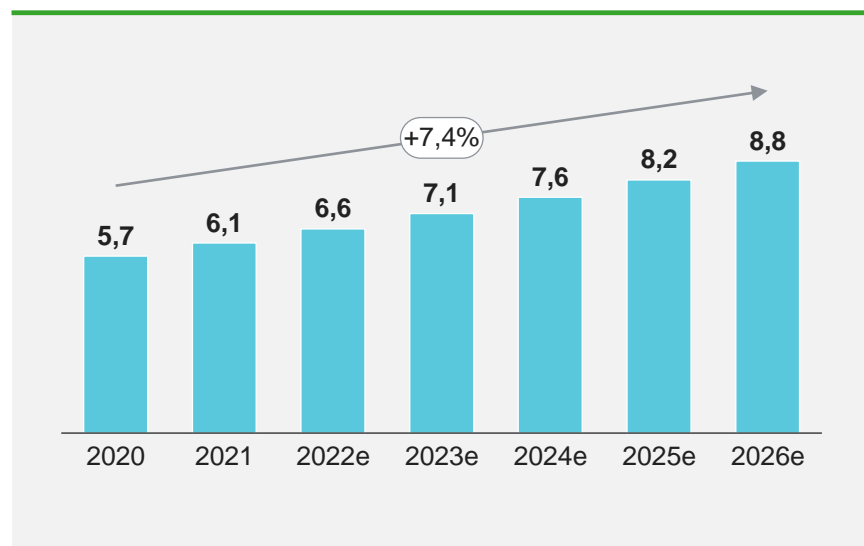
Note : Taux de motorisation projeté selon la moyenne de croissance estimée du PIB/habitant entre 2021 et 2026, afin d'isoler l'effet de la pandémie de Covid-19

La croissance des primes Auto émises devrait s'accélérer dans les prochaines années, soutenue par l'expansion du parc (+7,4%) et du taux d'équipement

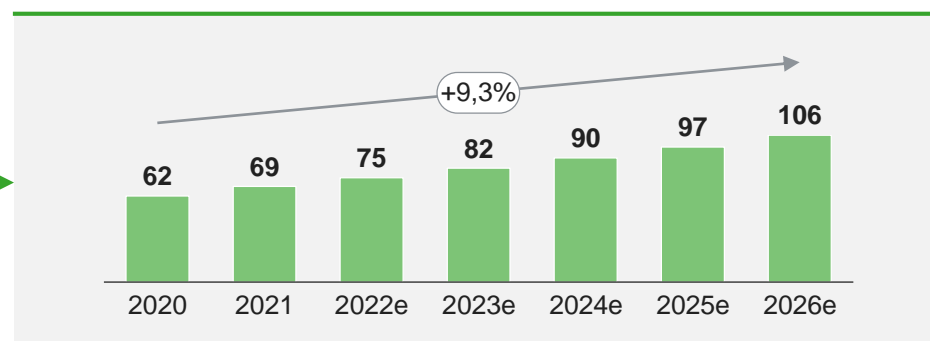
Projection des primes Automobile émises en Égypte [m EUR ; 2020-2026e]



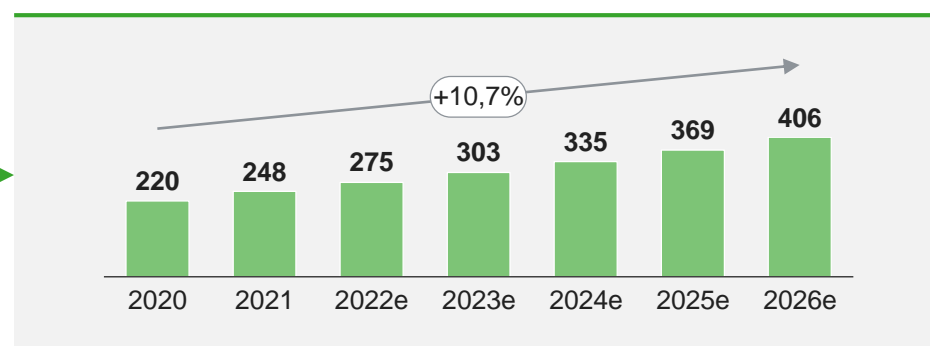
Parc automobile [m #]



Primes Responsabilité Civile Automobile émises



Primes Garanties Annexes Automobile émises



Note : Primes RC projetées par corrélation à l'évolution du parc automobile et primes GA projetées en conservant la croissance historique du ratio primes RC / primes GA

Sources : Egyptian Financial Regulatory Authority

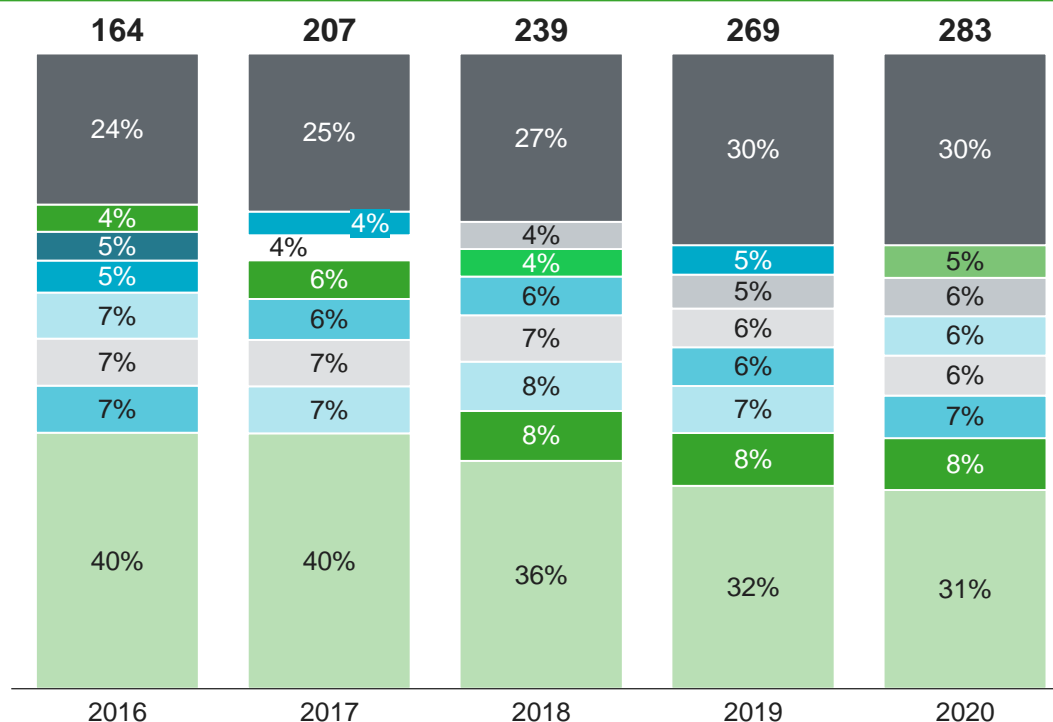
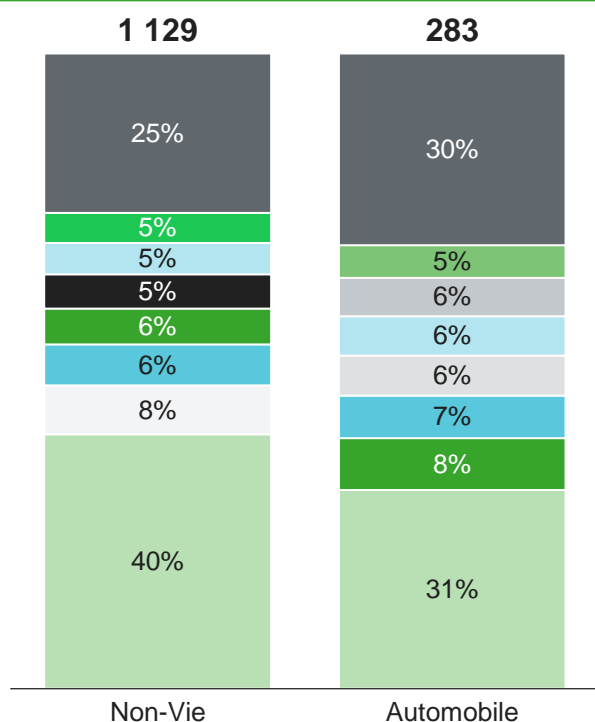
En Non-Vie comme en Auto, le marché reste dominé par MISR (~34% de la branche Auto), qui perd cependant des pdm au profit des acteurs émergents

Parts de marché des acteurs de l'assurance Non-Vie et Automobile en Égypte



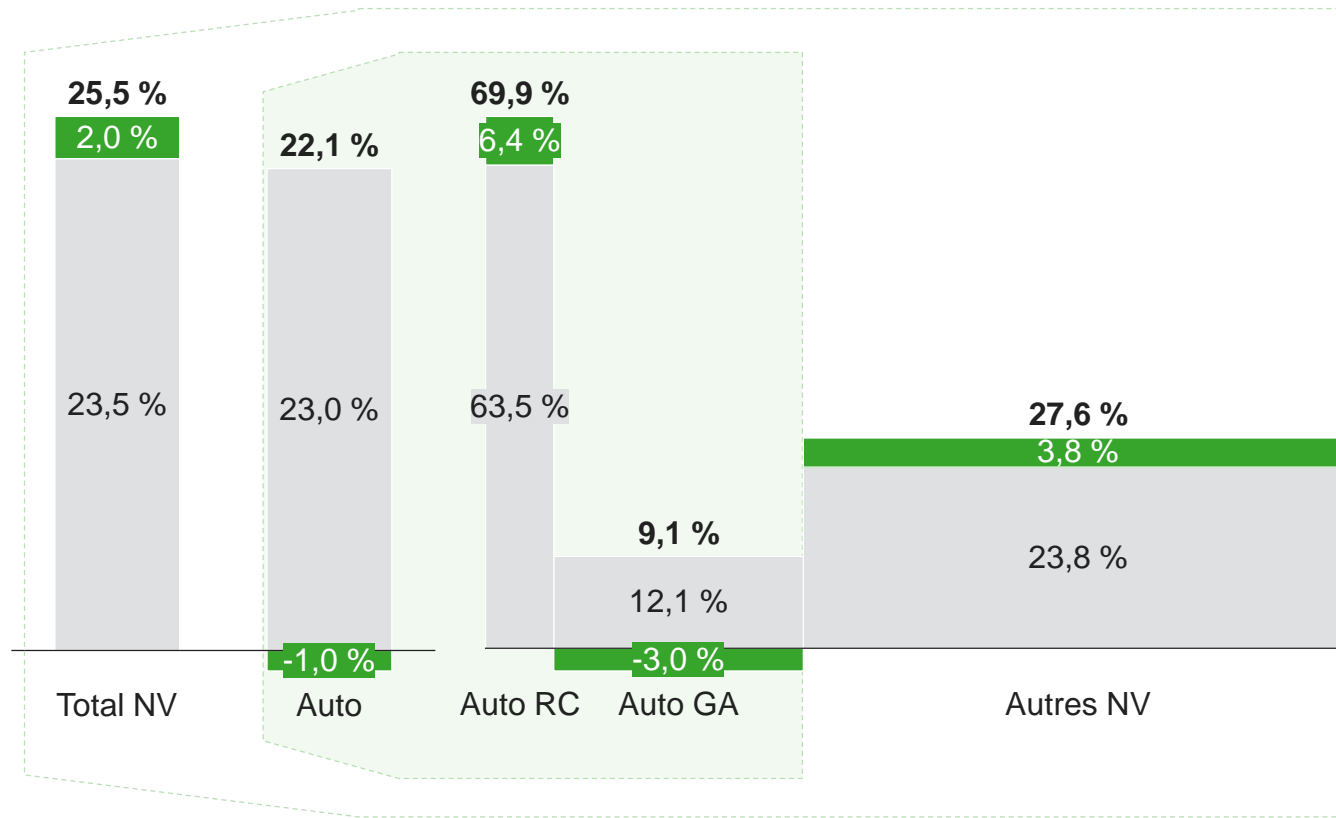
Parts de marché NV et Auto [m EUR ; 2020]

Evolution des parts de marché Automobile [m EUR ; 2016-20]



La large majorité des bénéfices de la Non-Vie provient des placements financiers ; L'Auto et le reste de la Non-Vie y contribuent à degré égal

Contribution de l'Auto à la rentabilité de la branche Non-Vie [2019]

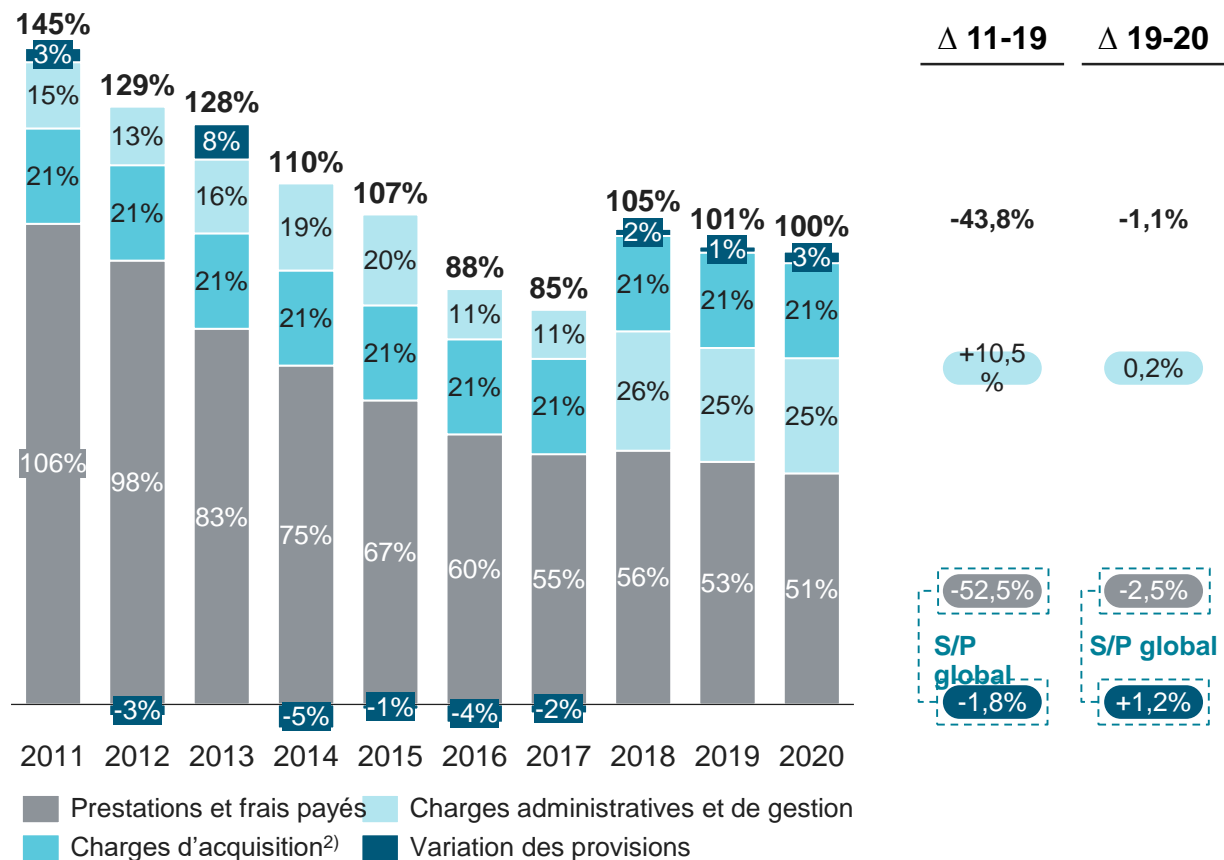


- La rentabilité de la Non-Vie est issue **principalement de l'excédent financier** qu'elle dégage (+23,5%), en raison notamment **des rendements élevés des bons au trésor** (~20% pour les bons à 2 ans)
 - L'Auto et le reste de la Non-Vie y contribuent à proportions égales
- A l'instar du reste de la Non-Vie, la branche Automobile dégage une forte rentabilité, tirée par ses résultats financiers (+23%)
 - La **marge financière dégagée provient à ~59% de la RC**, qui compte pourtant pour ~21% des primes acquises nettes
 - A l'opposé, la branche affiche une **marge technique pure négative en 2019 (-1%)**, en raison du déficit enregistré par le segment des garanties annexes

■ Marge technique pure ■ Marge financière

Historiquement déficitaire (à l'exception des années 2016 et 2017), la branche automobile se rapproche vers l'équilibre financier grâce à la baisse de son S/P

Evolution du Ratio Combiné Automobile du marché¹⁾ [% ; 2011-2020]
Données comptables Financial Regulatory Authority



Tendances clés

- **Les frais d'acquisition sont de 21%**, majorée de 6 pts en cas de non paiement dans la semaine de la souscription
- **Amélioration du ratio combiné Automobile de 1,1% en 2020**, après une baisse de 3,9% en 2019
- **Evolution principalement liée à la baisse du S/P et notamment des règlements**, qui s'étend sur l'ensemble de la décennie
- **Résultats exceptionnels pour les années 2016 et 2017**, liés à une hausse brutale des primes : un programme octroyant une prime à la casse (~600 EUR par véhicule, financée par la Banque Mondiale) et un abattement fiscal à l'achat d'un véhicule neuf (consenti par le Ministère des Finances) a permis le remplacement de la moitié des taxis cairotes, âgés de plus de 20 ans et très polluants, par de **nouveaux véhicules subitement assurés**

1) Ratios nets de réassurance ; 2) Données exactes non disponibles mais information confirmée par entretiens experts

Obligatoire depuis 1955, l'assurance Auto RC est quasi généralisée en Égypte du fait d'un tarif bas, mais offre aux assurés peu de garanties

Principaux drivers de primes en Égypte



RC obligatoire

- Dès 1955, par sa loi n°652, la législation routière égyptienne a rendu **obligatoire l'assurance automobile au titre de la responsabilité civile**
- La RC obligatoire **prévoit des indemnités en cas de blessures ou de décès**, avec un **plafond maximal bas de 40 k EGP (~2 225 EUR)**, mais **ne couvre pas les dommages matériels**



Couverture de l'assurance

- La **couverture de l'assurance Responsabilité Civile est quasi totale en Égypte**, grâce à un prix faible d'environ **300 EGP (~17 EUR soit 8% du salaire mensuel moyen de ~207 EUR en 2021)**
- L'assurance **Garanties Annexes** ne couvre que **~15% des véhicules** en Égypte ; elle est souscrite principalement pour couvrir certaines **flottes commerciales** ou lorsqu'elle est **exigée par les banques** pour un financer un véhicule neuf grâce à un prêt garanti
- Selon le président de l'Autorité de Régulation Financière, **une nouvelle loi sur les assurances**, concernant notamment les couvertures obligatoires, **devrait être promulguée au deuxième semestre 2022**



Libéralisation tarifaire

- Les **tarifs des polices de Responsabilité Civile Automobile sont fixés** légalement



Existence d'un pool TPV

- L'Égypte a mis en place un **système de centralisation des risques sur le segment de l'assurance des transports publics de voyageurs**, dont l'ensemble des polices est émis par **MISR**, l'acteur dominant du marché (~34% de la branche Auto)

Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale

Sources : Egyptian Financial Regulatory Authority, entretiens experts

Bien que l'Égypte se distingue grâce à un taux de mortalité routière faible, les assureurs souffrent d'un coût moyen de sinistre de plus en plus élevé

Principaux drivers de Sinistralité en Égypte (1/2)



Cadre de recours – sinistres matériels & corporels

- L'assurance **RC Auto**, obligatoire en Égypte, ne **couvre pas les dommages matériels des véhicules accidentés** mais offre une indemnisation pour les autres dommages matériels, dans la limite de 10 k EGP (~556 EUR)
- En cas de **décès ou d'incapacité permanente**, l'assurance RC Auto offre une indemnisation limitée à 40 k EGP (~2 225 EUR)



Leviers de maîtrise de la sinistralité – matériel

- Durant la dernière décennie, le **prix des pièces détachées utilisées pour les réparations de véhicules a augmenté** (favorisé par la dépréciation de la livre égyptienne et de la pénurie concernant 70% du marché en 2016), tirant à la hausse le coût des réparations
- Pour inciter les conducteurs à la prudence, les assureurs égyptiens consentent à octroyer des **remises aux automobilistes qui ne déclarent aucun sinistre** pendant plusieurs années d'affilée ; en 2019, la Fédération des Assureurs est entrée en négociation avec le Ministère de l'Intérieur afin de pouvoir **fonder leur tarification sur le registre des infractions commises par les assurés**



Leviers de maîtrise de la sinistralité – corporel

- La sinistralité a baissé notamment grâce à l'**amélioration des infrastructures**, avec des projets d'envergure de rénovation des principales routes en mauvais état ainsi que la construction de 39 axes routiers plus larges, dans le cadre d'un programme national entamé en 2014
- Ces initiatives ont permis à l'Égypte de gagner 90 places au classement mondial de la qualité des routes, entre 2014 et 2021, jusqu'à atteindre la **29^{ème} position**, et de devenir **le pays africain avec le plus faible taux de mortalité routière** (~10 morts pour 100 k habitants)



FG¹⁾ des accidents de la route

- Un **fonds de garantie gouvernemental** indemnise, dans la limite de 40 k EGP (~2 225 EUR) en cas de **décès ou d'incapacité permanente**, les victimes d'accidents de la route dont **le responsable a commis un délit de fuite**

1) Fonds de garantie








Note : le taux de change retenu pour les conversions est le taux moyen indiqué pour 2020 par la Banque Mondiale



**C. Synthèse
comparative**

Les 7 pays couverts dans cette édition affichent des réalités socio-économiques disparates comme le reflètent les principaux indicateurs

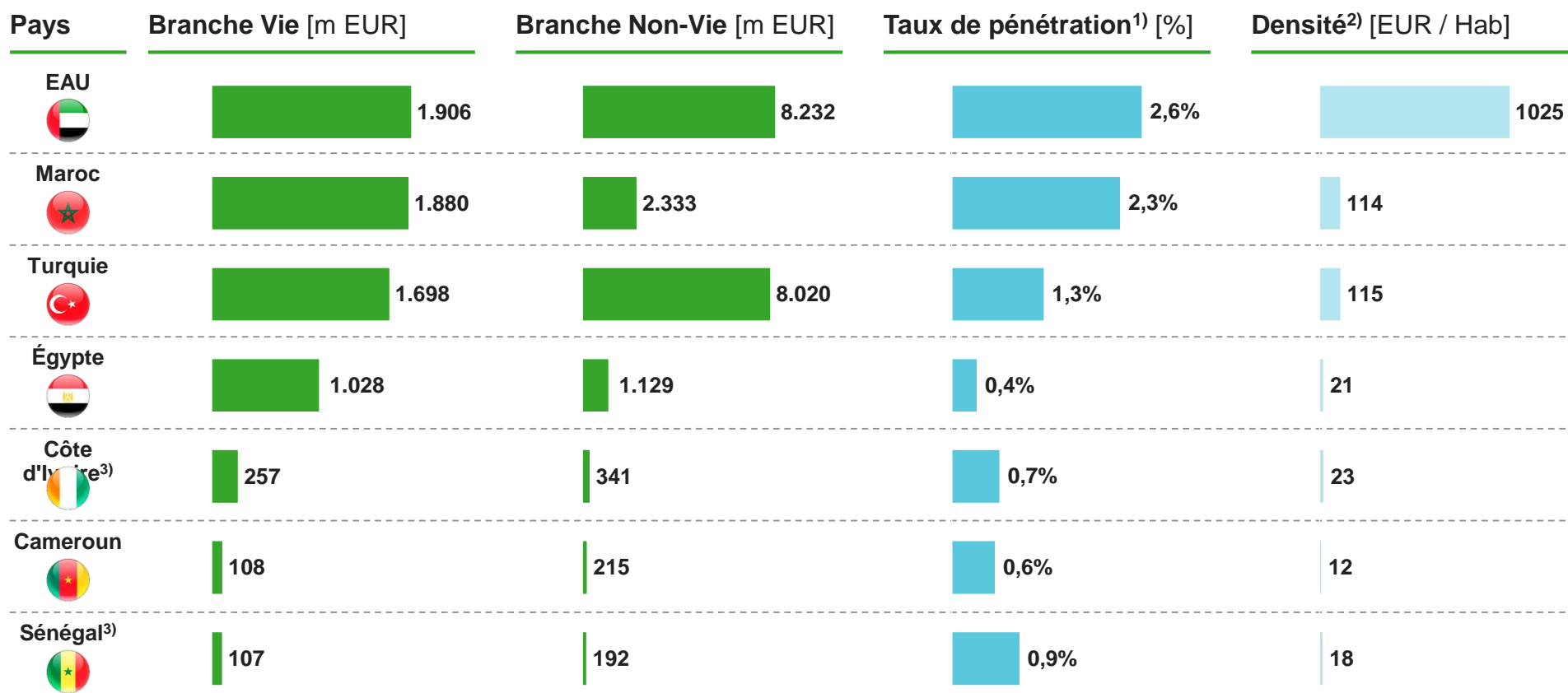
Aperçu des principaux indicateurs économiques des pays d'étude [2020]

Pays	PIB ¹⁾ [Mds EUR]	TCAM ²⁾ [2015-2019]	Population [m #]	PIB/habitant [EUR]	Rendements bons du trésor [2022]	Indice <i>Doing Business</i>
Turquie 	630	3,6 %	84	7.474	20,8 %	#33 au Monde
Égypte 	320	4,8 %	102	3.125	14,3 %	#15 en Afrique #114 au Monde
EAU 	314	2,5 %	10	31.767	2,2%	#16 au Monde
Maroc 	100	2,8 %	37	2.721	1,7%	#3 en Afrique #53 au Monde
Côte d'Ivoire 	54	6,9 %	26	2.036	5,7%	#13 en Afrique #110 au Monde
Cameroun 	36	3,9 %	27	1.346	5,5%	#39 en Afrique #167 au Monde
Sénégal 	22	6,1 %	17	1.289	5,5%	#20 en Afrique #123 au Monde

1) Prix courants ; 2) Prix constants, basés sur l'USD 2010

EAU, Maroc et Turquie affichent les niveaux de pénétration les plus élevés – les autres pays africains restent en retrait

Panorama du marché de l'assurance dans les pays d'étude [2020]



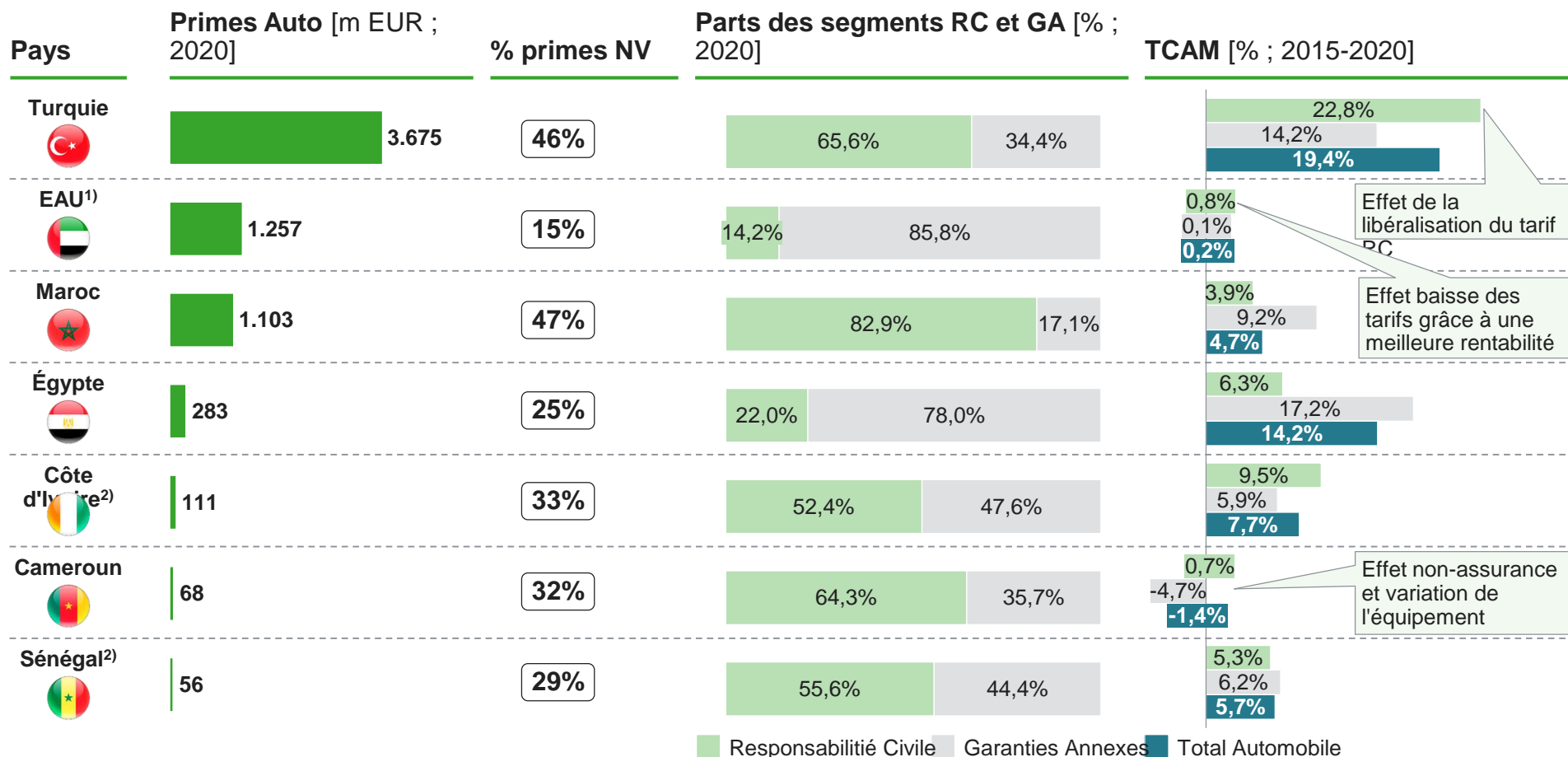
1) Taux de pénétration de l'assurance Non-Vie : primes Non-Vie émises / PIB ; 2) Densité de l'assurance : primes totales émises / population

3) Données 2019 pour la Côte d'Ivoire et le Sénégal

Sources : UAE Insurance Authority, ACAPS, Insurance Association of Turkey, Egyptian Financial Regulatory Authority, ASACI, ASAC, DNA Sénégal

En Auto, hors exception, la RC reste le segment dominant ; les dynamique de croissance sont très hétérogènes, dépendant notamment des effets tarifs

Répartition et taux de croissance par segment des primes Auto dans les pays d'étude



1) Primes GA Particuliers et Flotte rassemblées sous GA pour les EAU

2) Données 2019 pour la Côte d'Ivoire et le Sénégal

LA RC est obligatoire avec des tarifs souvent encadrés ; la non-assurance reste un handicap majeur notamment les pays d'Afrique sub-saharienne

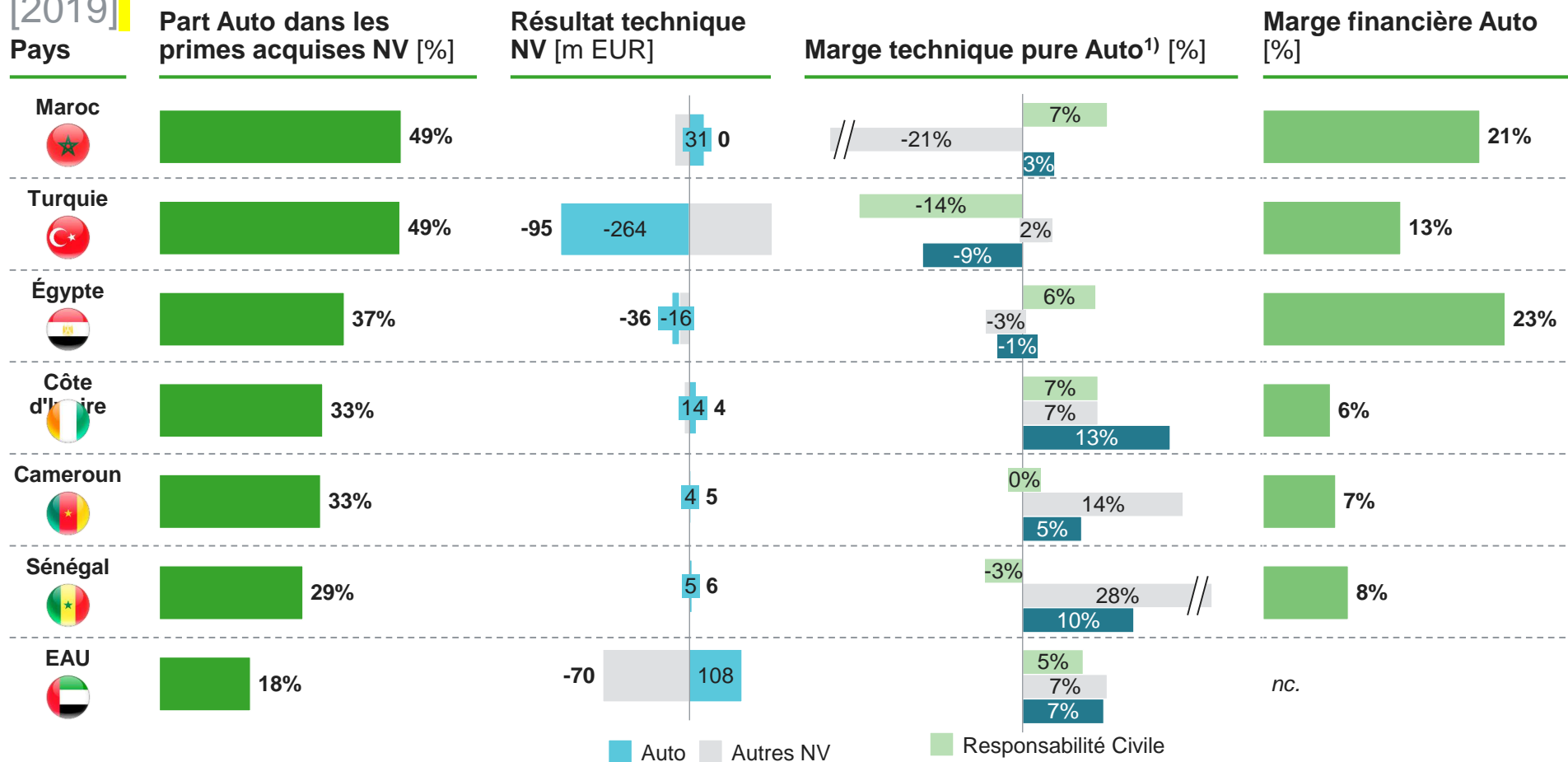
Zoom sur l'assurance Auto obligatoire et ses sous-jacents dans les pays d'étude [2020]

Pays	Primes RC [m EUR]	Taux de motorisation ¹⁾ [%o]	Taux de non-assurance [%]	Prix moyen police RC ²⁾ [EUR]	RC oblig.	RC libre
Turquie	2.412	278 (2018), 340 (2026)	~20%	120	✓	≈ Prix plafond
Maroc	915	120 (2018), 157 (2026)	< 5%	295	✓	✓ Tarifs libres de jure
EAU	194	352 (2018), 352 (2026)	< 5%	379	✓	≈ Prix plancher & plafond
Égypte	62	50 (2018), 77 (2026)	< 5%	~20	✓	≈ Prix planche r
Côte d'Ivoire ³⁾	58	45 (2018), 58 (2026)	~30%	112	✓	≈ Prix planche r
Cameroun	44	40 (2018), 46 (2026)	~35%	160	✓	≈ Prix planche r
Sénégal ³⁾	31	37 (2018), 55 (2026)	~25%	93	✓	≈ Prix planche r

1) Données resp. 2018 et 2026 ; 2) Données 2017 pour les pays CIMA ; 3) Données 2019 pour les primes RC et le taux de non-assurance ; 4) Garantie RC maximale de ~59 k EUR de dommages corporels par personne, et ~12 k EUR de dommages matériels par accident ; 5) Garantie RC maximale de ~2,3 k EUR de dommages physiques par accident

Hormis en Egypte et en Turquie, la branche Auto génère une rentabilité importante et cruciale pour l'équilibre de la Non-Vie

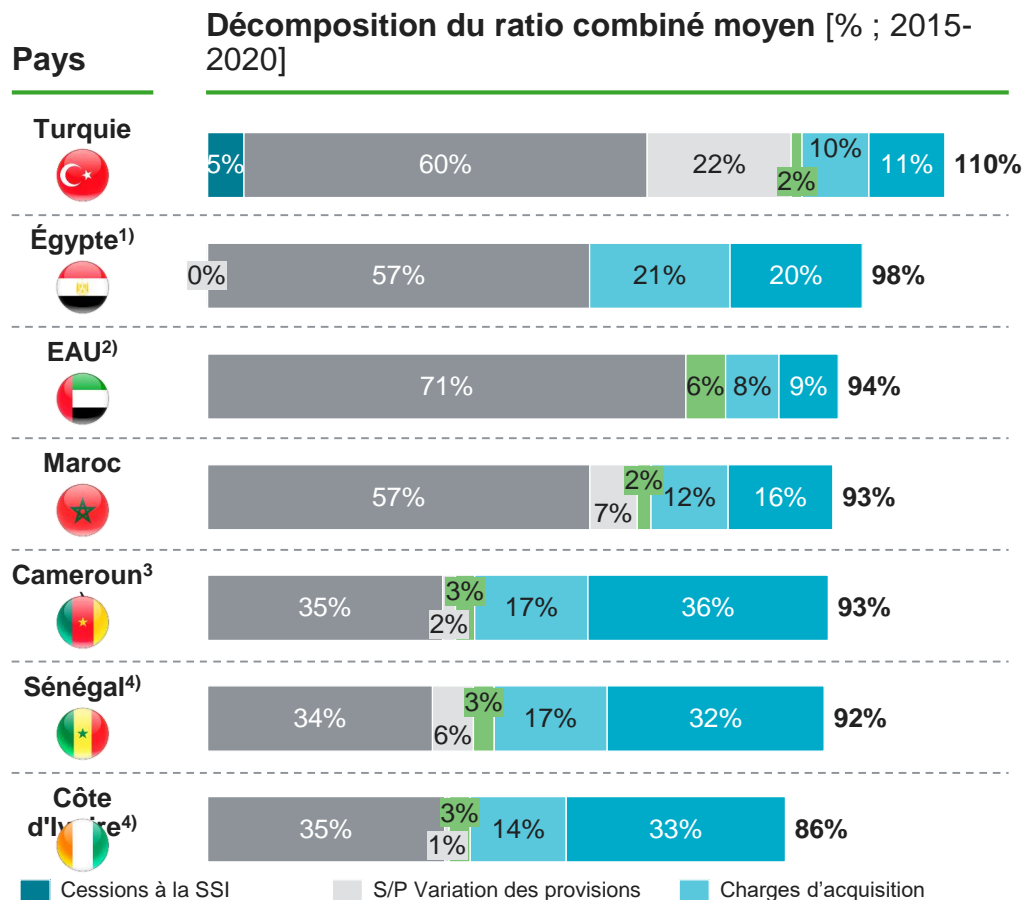
Part de l'Automobile dans les primes acquises et dans le résultat technique de la Non-Vie [2019]



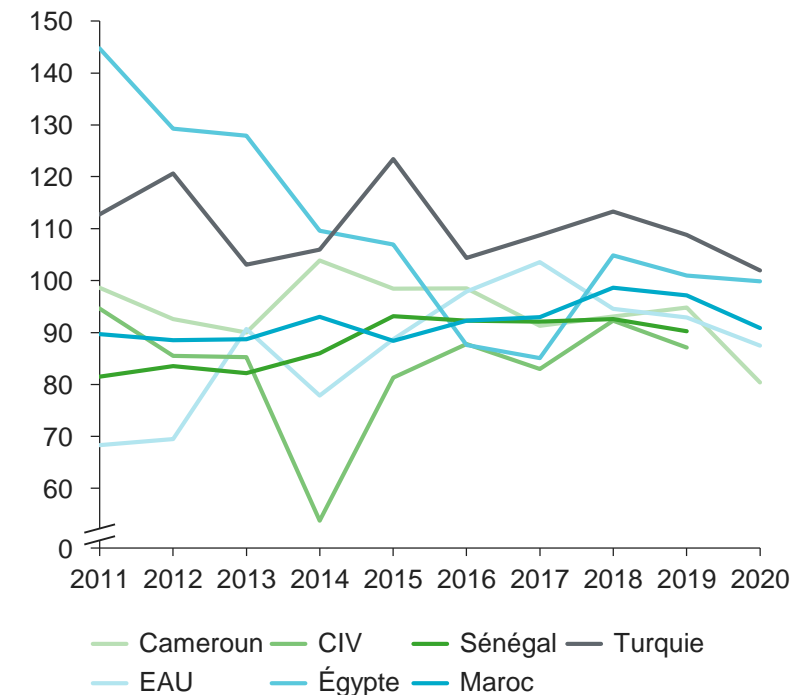
1) Pour les Émirats Arabes Unis, les primes GA Particuliers et Flotte ont été rassemblées sous GA

Si, hors Turquie, le Ratio Combiné Auto est en moyenne resté inférieur à 1, les ratio de frais généraux sont souvent élevés notamment en Afrique

Décomposition et évolution du ratio combiné de la branche Auto dans les pays étudiés































Évolution du ratio combiné [% ; 2011-2020]



1) Ratio combiné net des frais payés ; 2) Ratio combiné net des frais payés et des charges d'acquisition ; 3) Données 2018 non disponibles pour le Cameroun ; 4) Données 2020 non disponibles pour la Côte d'Ivoire et le Sénégal

Le Maroc fait office d'exception avec un marché relativement concentré autour de 5 grands acteurs et un leader clair pour la branche Auto

Aperçu des acteurs du marché de l'assurance Auto des pays d'étude [2020]

Pays	Nombre d'assureurs Auto [#]	Part du Top 5 dans les primes Auto [%]	Leader et part détenue [%]
Turquie 	 33	 45%	 12%
EAU ¹⁾ 	 32	 ~65%	 N.c.
Côte d'Ivoire ²⁾ 	 21	 53%	 18%
Égypte 	 18	 59%	 31%
Cameroun 	 17	 56%	 16%
Sénégal ²⁾ 	 17	 54%	 15%
Maroc 	 10	 76%	 20%

1) Données non publiques, issues de plusieurs entretiens experts ; 2) Données 2019 pour la Côte d'Ivoire et le Sénégal



Contact

academyre@academyre.scrmaroc.com

**Tour Atlas – Casablanca / Maroc
Société Centrale de Réassurance**