

REPUBLIQUE DU BENIN

@@@@@@

MINISTERE DES FINANCES ET DE L'ECONOMIE

@@@@@@

DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE

@@@@@@

DIRECTION DES ASSURANCES

@@@@@@

**ETUDE DU PHENOMENE DE NON ASSURANCE  
EN RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE  
AU BENIN**

**Mars 2006**



---

# SOMMAIRE

---

SOMMAIRE.....	1
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	2
LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES .....	3
RESUME .....	4
INTRODUCTION.....	7
1 <sup>ère</sup> Partie : SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU BENIN .....	9
1.1.    LE REGIME LEGAL.....	9
1.1.1.    Contenu de la Loi de 1965 .....	9
1.1.2.    Le dispositif du Code CIMA.....	10
1.1.3.    Les mesures de contrôle de l'obligation d'assurance et le code CIMA.....	13
1.2.    ASPECT SOCIO CULTUREL DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	15
1.2.1.    Fondement de la non assurance au Bénin.....	15
1.2.2.    Spécificité culturelle de la non assurance automobile .....	18
1.2.3.    Théorie moderne du risque .....	20
1.3.    LA CONTRIBUTION DES SOCIETES D'ASSURANCE DOMMAGES A L'ECONOMIE NATIONALE.....	21
1.3.1.    Le poids de l'assurance dans le Produit Intérieur Brut .....	21
1.3.2.    La prime d'assurance moyenne par tête .....	22
1.4.    PARC AUTOMOBILE AU BENIN : EVOLUTION ET IMPLICATIONS SUR LES USAGERS DE LA ROUTE.....	23
1.4.1.    Evolution du parc automobile immatriculé.....	23
1.4.2.    Les implications du parc automobile sur les usagers de la route : les accidents de la circulation .....	25
2 <sup>ème</sup> partie : DEMARCHE METHODOLOGIQUE ET RESULTATS DE L'ENQUETE .....	32
2.1.    DEMARCHE METHODOLOGIQUE .....	32
2.1.1.    Préparation de l'enquête .....	33
2.1.2.    Collecte des données.....	34
2.1.3.    Traitement des données.....	35
2.2.    ANALYSE DES RESULTATS DE L'ENQUETE .....	36
2.2.1.    Présentation détaillée des résultats.....	36
2.2.2.    Les raisons de la non assurance.....	43
2.2.3.    Autres observations déclinées par les résultats .....	45
3 <sup>ème</sup> partie : MESURES D'ENCADREMENT DE LA NON ASSURANCE AUTOMOBILE.....	46
3.1.    INTERPRETATION DES RESULTATS.....	46
3.1.1.    Au plan sociologique .....	46
3.1.2.    Au plan du revenu des populations .....	48
3.2.    RECOMMANDATIONS.....	51
3.2.1.    A l'endroit des acteurs du secteur des assurances .....	51
3.2.2.    A l'endroit de l'Administration Publique .....	52
CONCLUSION.....	54
ANNEXES .....	55

---

## SIGLES ET ABBREVIATIONS

---

AGF Bénin	: Assurances Générales de France du Bénin
ASA Bénin	: Association des Sociétés d'Assurances du Bénin
CAVA	: Certificat d'Assurance des Véhicules Administratifs
CCC	: Commissariat Central de Cotonou
CEDEAO	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CIMA	: Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CNSR	: Centre National de Sécurité Routière
CRCA	: Commission Régionale de Contrôle des Assurances
DA	: Direction des Assurances
DGE	: Direction Générale de l'Economie
DGPN	: Direction Générale de la Police Nationale
DGTT	: Direction Générale des Transports Terrestres
FEDAS	: Fédérale d'Assurances du Bénin
FGA	: Fonds de Garantie Automobile
GAB	: Générale des Assurances du Bénin
IARD	: Incendie Accidents et Risques Divers
IEC	: Information, Education et Communication
L'AFRICAINE	: Africaine des Assurances
MFE	: Ministère des Finances et de l'Economie
MISD	: Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de la Décentralisation
MTPT	: Ministère des Travaux Publics et des Transports
NSAB	: Nouvelle Société d'Assurances du Bénin
RGPH	: Recensement Général de la Population et de l'Habitation
SMIG	: Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SONAR	: Société Nationale d'Assurances et de Réassurances

---

# LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

---

## TABLEAUX

---

Tableau 1 : Chiffre d'affaires et contribution à l'économie de la branche dommages.....	22
Tableau 2 : Prime d'assurance moyenne par tête (FCFA) .....	22
Tableau 3 : Immatriculations par catégorie de véhicules (1990-2004) .....	24
Tableau 4 : Situation des cas d'accidents dans la ville de Cotonou de 2002 à 2005.....	26
Tableau 5 : Prestations des assureurs en cas d'accidents de la circulation de 2002-2004 .....	29
Tableau 6 : Répartition de l'échantillon par localité .....	34
Tableau 7 : Répartition des enquêtés par compagnie d'assurance .....	38
Tableau 8 : Tableau croisé de la validité d'assurance par localité.....	39

## GRAPHIQUES

---

Graphique 1 : Evolution des immatriculations en série normale 1990-2004.....	23
Graphique 2: Evolution des immatriculations des taxis ville à Cotonou.....	25
Graphique 3 : Part des accidents de la circulation imputable aux motos.....	31
Graphique 4 : Taux de non assurance par localité .....	41
Graphique 5 : Taux de non assurance par catégorie de véhicule.....	41
Graphique 6 : Facteurs déterminant la souscription à l'assurance .....	50

---

## RESUME

---

*Le véhicule est devenu un bien de consommation courante en raison de son utilité pour la vie socio-économique du citoyen. Aussi a-t-on observé au Bénin une évolution fulgurante du parc automobile à partir de 1990 avec une demande de plus en plus croissante en automobiles notamment les véhicules d'occasion importés d'Europe. Cette situation a pour corollaire une intensification de la circulation routière et une augmentation des accidents de la route qui ont des impacts tant sociaux qu'économiques. Les victimes et leurs familles subissent des conséquences souvent graves et il n'est pas rare d'observer des frais de soins élevés et la perte de revenu consécutive à une incapacité de poursuivre les activités. L'assurance permet, dans une certaine mesure, d'amoindrir l'impact financier et économique des accidents.*

*Pour mesurer le taux de non assurance en responsabilité civile automobile au Bénin, une enquête nationale a été réalisée auprès des usagers de la route sur la base d'un questionnaire conçu à cet effet et qui renseigne sur les caractéristiques du véhicule, la compréhension du conducteur à propos de l'obligation d'assurance, et surtout sur la situation d'assurance du véhicule. Il est apparu que le taux global de non assurance en responsabilité civile automobile décliné par les résultats de l'enquête de terrain est de 19,0% ; c'est dire qu'environ un conducteur sur cinq n'observe pas l'obligation d'assurance qui est pourtant une prescription légale.*

*Par ailleurs, les accidents de la circulation survenus et non assurés ne sont pas négligeables. Toutes choses étant égales par ailleurs, à 19,0% de taux de non assurance, le montant des soins et autres réparations non assurés s'élève en moyenne à près de 4 milliards de FCFA par an, c'est autant d'entorses à la mobilité du facteur de production le plus important au développement, que constitue l'Homme.*

*Le phénomène de non assurance est également observé, à travers une enquête légère, auprès des professionnels de l'automobile. Dans la ville de*

*Cotonou et malgré les exigences légales, bon nombre de ces professionnels ne souscrivent aucune assurance de responsabilité civile de chef d'entreprise. Il subsiste à leur niveau, un taux de non assurance de 22,2%, bien que les professionnels approchés aient tous reconnu le caractère utilitaire de l'assurance.*

*Pour assurer un meilleur encadrement du phénomène de non assurance en responsabilité civile automobile au Bénin, l'étude recommande :*

☞ ***A l'endroit des professionnels du secteur des assurances :***

- *Observer l'exigence de l'article 14 du Code CIMA relative à l'avis d'échéance.*
- *Mettre en place, par le biais de l'Association des Sociétés d'Assurances du Bénin, des conventions de règlement de sinistres.*
- *Mettre en place, une véritable politique de communication ciblée sur l'utilité et les avantages de l'assurance automobile, ainsi que les inconvénients de la non assurance.*
- *Envisager à moyen terme, la mise en place du fichier automobile en portefeuille au niveau de l'ensemble des sociétés d'assurance concernées.*
- *Développer au niveau de chaque société d'assurance, une politique commerciale adaptée.*
- *Pour régler en partie le problème du coût de l'assurance, on pourrait mettre en place et développer un système d'assurance flotte pour les véhicules personnels des employés de chaque entreprise.*

☞ ***A l'endroit de l'Administration Publique :***

- *Actualiser le texte de la Loi n°65-1 du 04 mars 1965 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule à moteur terrestre.*

- *Mettre en concession la gestion des fourrières afin d'assurer une meilleure garde des véhicules arrêtés pour défaut d'assurance.*
- *Renforcer le contrôle routier et instituer un système de partenariat « gagnant-gagnant » avec les forces de l'ordre.*
- *Donner un contenu concret aux réflexions sur l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur de deux (02) et trois (03) roues.*
- *Instituer le fichier du parc automobile circulant au Bénin.*
- *Renforcer et systématiser les attributions du Centre National de la Sécurité Routière (CNSR) en matière de contrôle de l'obligation d'assurance tant au cours de la visite technique qu'au niveau des contrôles physiques.*
- *Rendre opérationnel le Fonds de Garantie Automobile (FGA) à brève échéance.*
- *Instituer un Comité paritaire, regroupant tous les acteurs clés, sur les problèmes de transports automobiles au Bénin.*

*De plus, la Direction des Assurances devra initier, en collaboration avec les services publics de l'ordre (Gendarmerie et Police), l'Association des Sociétés d'Assurance du Bénin (ASA Bénin), le Centre National de Sécurité Routière, des contrôles réguliers de vérification d'attestation d'assurance sur l'ensemble du territoire national pour atténuer sensiblement ce phénomène de non assurance au Bénin, au regard du caractère sensible du risque automobile. C'est à cette condition que se constituera les bases d'une mutualité équilibrée, au prix le plus bas possible, pour un résultat technique moins déséquilibré de la branche automobile d'une part, et pour un niveau de prime relativement plus faible donc plus incitatif pour les assurables d'autre part.*

---

## INTRODUCTION

---

*Le véhicule est devenu un bien de consommation courante en raison de son utilité pour la vie socio économique du citoyen. Au Bénin, le parc automobile a connu un développement prodigieux depuis 1990 et on a pu noter globalement un accroissement important en l'espace de quinze ans (1990-2004).*

*L'une des conséquences du développement du parc automobile au Bénin est l'intensification de la circulation routière notamment dans les grandes villes au point que le Gouvernement a adopté dans sa politique d'infrastructures routières, l'érection d'axes intra et inter urbains. L'axe "Accès et traversée de la ville de Cotonou" en est un exemple.*

*Ce développement du trafic a également un impact sur l'accroissement des accidents de la circulation, tant en nombre qu'en intensité. La période de la psychose des accidents mortels causés par les véhicules "gros porteurs" dans la ville de Cotonou demeure encore vive dans la mémoire des populations.*

*Conscient de la fatalité que constituent à bien d'égards les accidents de la circulation routière, le législateur a institué une obligation d'assurance de la responsabilité civile à la charge de tout utilisateur de véhicule terrestre à moteur qu'il soit propriétaire, gardien ou simplement conducteur.*

*Quoi qu'il en soit, le nombre des victimes des accidents de la route pose des problèmes d'ordre social surtout dans le cas où le véhicule impliqué n'a pas observé l'obligation d'assurance.*

*Au Bénin, les pouvoirs publics ainsi que tous ceux qui sont concernés par les problèmes engendrés par les accidents de la circulation sont préoccupés par*

*l'observation de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile automobile. En effet, les conséquences d'un accident occasionné par un véhicule assuré sont entièrement à la charge de la société d'assurance, sous réserve des limitations de garantie prévues au contrat d'assurance.*

*Dès lors que les accidents ne sont pas couverts, il se pose un problème social pour les pouvoirs publics, un problème économique et moral pour la victime et ses ayants droit et enfin un problème de gestion technique pour les compagnies d'assurance. A cet égard, il s'impose d'apprécier la situation du respect de l'obligation d'assurance par les différents acteurs.*

*Si les services de l'Etat peuvent déterminer l'effectif du parc automobile du Bénin, aucune évaluation sérieuse en revanche n'existe sur la proportion d'automobilistes qui n'observe pas l'obligation d'assurance. C'est pourquoi, dans le cadre de ses attributions, le Ministère des Finances et de l'Economie a initié une étude dont l'objectif principal est de mesurer le phénomène de la non assurance en responsabilité civile automobile. Il s'agira plus spécifiquement d'évaluer le taux de non assurance en responsabilité civile automobile et d'envisager les mesures tendant à une indemnisation quasi automatique des victimes d'accidents de la route.*

*Au regard de ce qui précède, la présente étude, après avoir situé le cadre légal de l'assurance automobile au Bénin et décrit la démarche méthodologique ainsi que les difficultés rencontrées, exposera les observations découlant des enquêtes de terrain qui aboutiront à des recommandations.*

---

# 1<sup>ère</sup> Partie : SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU BENIN

---

*Le portefeuille de l'assurance au Bénin est dominé de tout temps par la catégorie automobile. Cette situation est sans nul doute due au régime juridique qui sous-tend l'assurance automobile. Mais dans les faits, les pesanteurs socio-culturelles contrarient cette exigence légale.*

## 1.1. LE REGIME LEGAL

*Dans la quasi-totalité des pays du monde, l'assurance automobile est obligatoire. En effet, l'automobile rend de précieux services mais malheureusement est aussi à l'origine de nombreux préjudices aux conséquences parfois graves. Dans certains cas, ces préjudices ne sont pas réparés en raison de l'insolvabilité des auteurs responsables.*

*Après l'indépendance, le Bénin à l'instar d'autres pays africains s'est doté d'un ordonnancement juridique inspiré de celui de la France. Il s'agit de la loi de 1965<sup>1</sup> rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule terrestre à moteur. Cette obligation a été confirmée par la suite dans le code des assurances des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances, en abrégé code CIMA.*

### 1.1.1. Contenu de la Loi de 1965

*La loi n°65-1 du 4 mars 1965 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule terrestre à moteur a assujetti à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile, tout véhicule qui doit circuler sur le territoire du Dahomey. Le contrat concerné doit être souscrit auprès d'une société d'assurance régulièrement agréée.*

---

<sup>1</sup> Loi n°65-1 du 4 mars 1965 (voir copie en annexe n°2).

*Du point de vue de son étendue, le contrat doit comporter une garantie illimitée pour les dommages corporels et matériels. Toutefois, en ce qui concerne le recours des tiers en cas d'incendie, la garantie est limitée à 50 millions de FCFA par sinistre et par véhicule.*

*La présomption qu'il a été satisfait à cette obligation d'assurance est établie par la présentation, en cas de réquisition, d'un document justificatif délivré sans frais par la société d'assurance qui a accordé sa garantie.*

*A défaut de cette présentation, le conducteur en infraction fait l'objet d'une amende de cinq cents (500) FCFA en plus d'une mise en fourrière du véhicule en cause jusqu'à ce qu'il ait été justifié de son assurance. S'il apparaît que la personne assujettie a sciemment contrevenu à l'obligation d'assurance, elle est passible d'une peine d'emprisonnement de 1 à 3 mois et d'une amende de 15.000 à 1.000.000 FCFA ou de l'une de ces peines seulement. Mais si le constat de la non observation de l'obligation est fait à l'occasion d'un accident, ces peines sont aggravées.*

### **1.1.2. Le dispositif du Code CIMA**

*Le code CIMA, en vigueur depuis le 15 février 1995 au Bénin et dans les pays ayant ratifié le traité de la CIMA, à son tour, a confirmé le principe de l'obligation d'assurance.*

#### **1.1.2.1. Champ d'application de l'obligation d'assurance automobile**

*Selon l'article 200 alinéa 1<sup>er</sup> du Code CIMA, cette obligation incombe à toute personne physique ou 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.*

*Il en résulte, que les personnes principalement concernées sont, le propriétaire du véhicule ou son utilisateur à titre courant, et que les objets soumis à l'obligation sont le véhicule en tant qu'engin automoteur mis en circulation sur la voie publique ou la voie privée, et les remorques et semi-remorques.*

*Il faut signaler que les véhicules circulant sur les rails ne sont pas astreints à cette obligation. De même l'Etat, en tant que puissance publique, n'est pas soumis à cette obligation, sauf s'il en décide autrement.*

#### ***1.1.2.2. L'Etat et l'obligation d'assurance automobile***

*Le dispositif légal n'affranchit pas l'Etat de l'obligation d'assurance automobile mais offre une alternative à l'Administration Publique, entre s'assurer auprès de compagnies privées ou mettre en place une auto assurance.*

*Cette deuxième option a été retenue par le Bénin qui, à l'exception des véhicules appartenant à des structures étatiques à personnalité financière distincte, a mis en place le système de Certificat d'Assurance des Véhicules Administratifs (CAVA).*

*Le régime du CAVA est fondé sur deux textes principaux, l'un instituant le système et l'autre créant un comité permanent d'indemnisation des victimes d'accidents causés par les véhicules de l'Etat. Il s'agit respectivement de l'arrêté n°859/MF/DC/DGAE/DCA du 06 octobre 1997 et de la décision n°041/MF/DC/DGAE/DCA/SA du 23 février 1998.*

*Le système vise à délivrer pour chaque véhicule administratif, une carte d'assurance dénommée CAVA en vertu de l'article 218 du code CIMA qui devra rester en permanence à bord du véhicule. L'instruction de la requête est initiée par la Direction du Garage Central Administratif en tant que gestionnaire du parc de l'Etat. La Direction des Assurances est la structure qui émet la carte d'assurance pour chaque véhicule après l'avoir identifié*

*conformément à une nomenclature qui prend en compte l'ordre chronologique de la délivrance et surtout l'institution utilisatrice dudit véhicule.*

*Chaque carte émise est enregistrée dans un registre coté et paraphé tenu à la Direction des Assurances qui permet de vérifier, en cas de réclamation pour cause d'accident, que le véhicule fait partie du parc assuré de l'Etat.*

*Compte tenu de ses attributions, c'est l'Agence Judiciaire du Trésor (AJT) qui reçoit les réclamations des victimes. Le requérant constitue un dossier qui est transmis à la Direction des Assurances pour étude. A l'issue de l'étude, un montant d'indemnisation est dégagé conformément à un barème prévu par le code CIMA. Le dossier ainsi traité est transmis au comité d'indemnisation présidé par l'AJT qui statue en dernier ressort puis fait une offre d'indemnisation à la victime, toujours conformément au code CIMA. Au cas où l'offre est acceptée par la victime, le dossier est mis dans le circuit financier pour paiement.*

### ***1.1.2.3. La garantie rendue obligatoire***

*L'assurance automobile comporte de nombreuses garanties que pourrait fournir l'assureur. La seule rendue obligatoire par la loi est la garantie de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, à l'occasion de la circulation routière.*

*En effet, le législateur n'a édicté l'obligation d'assurance que pour la responsabilité civile encourue par le responsable d'un accident à l'égard des tiers. Ainsi stipulée, la loi a donné un contenu étendu à cette responsabilité dans son quantum. Mais dans la pratique, les assureurs garantissent une responsabilité illimitée pour les dommages corporels, et une responsabilité limitée généralement à 500 millions pour les dégâts matériels causés aux tiers.*

#### ***1.1.2.4. Les autres catégories de personnes assujetties à l'obligation d'assurance***

*Dans sa quête d'une meilleure protection des populations, l'article 201 du code CIMA a spécifié le cas des professionnels du véhicule automobile. Il s'agit plus précisément des garagistes et des professionnels pratiquant habituellement le courtage, la vente, la réparation, le dépannage ou le contrôle du bon fonctionnement des véhicules.*

*Ces personnes sont tenues à une obligation d'assurance de responsabilité civile au terme de laquelle, la garantie de l'assurance couvre leur responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation et celle des personnes ayant la garde ou la conduite autorisée du véhicule. Cette garantie est accordée dans les mêmes conditions d'étendue que pour les passagers. Cependant, son coût est fonction du nombre de véhicules que le professionnel entend mettre en circulation simultanément.*

#### **1.1.3. Les mesures de contrôle de l'obligation d'assurance et le code CIMA**

*En vue du respect de l'obligation d'assurance, la loi et la réglementation ont organisé son contrôle, essentiellement à travers le contrôle de l'attestation d'assurance et subsidiairement à partir d'autres documents.*

*L'attestation d'assurance est le document obligatoirement délivré dont la forme, la couleur et les mentions sont définies par les textes et qui permet aux autorités chargées du contrôle de vérifier le respect de l'obligation d'assurance. Il est observé que le contrôle de l'obligation d'assurance à partir de l'attestation d'assurance est une disposition permanente de tous les textes successifs qui ont régi la matière, depuis la loi de 1965, ses textes modificatifs, jusqu'au code CIMA.*

*Comme toute loi ayant édicté une obligation d'assurance, le code CIMA a prévu des dispositions relatives au contrôle de ladite obligation. Les dispositions sont contenues dans les articles 213 et suivants.*

*Il résulte de ces dispositions que le document justificatif de l'obligation d'assurance comprend une attestation d'assurance et, détachable de celle-ci, un certificat d'assurance obligatoirement apposé sur le véhicule. Au terme de la loi, l'attestation d'assurance présume de ce qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance et la société d'assurance doit la délivrer sans frais à la souscription du contrat ou à son renouvellement.*

*Pour rendre aisé le contrôle par tout agent qui en est chargé, la loi a normalisé aussi bien les dimensions, la couleur que les mentions de l'attestation. Il en est de même pour le certificat d'assurance qui y est accolé.*

*Il faut enfin signaler que la sanction pénale en matière de contrôle de l'obligation d'assurance se situe à deux niveaux.*

*Lorsque le conducteur du véhicule n'a pu présenter l'attestation d'assurance à la réquisition de l'agent chargé du contrôle, il encourt une contravention de simple police du seul fait de la non présentation du document justificatif, sanctionnée par une amende.*

*Mais au-delà, s'il est rapporté que l'individu est en situation de défaut d'assurance, il s'agit d'un délit, sanctionné par une peine correctionnelle, en raison de l'élément intentionnel de conduite consciente sans assurance.*

*Aucune disposition du code CIMA ne porte sur le quantum des peines, notamment en raison de son champ supranational, renvoyant de fait la sanction du défaut de présentation de document justificatif ainsi que celle du défaut d'assurance aux législations nationales des Etats membres de la CIMA.*

*Nonobstant ces contraintes pénales, la non observation de l'obligation d'assurance est une réalité au Bénin qui peut s'expliquer par des considérations socio-culturelles.*

## **1.2. ASPECT SOCIO CULTUREL DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE**

### **1.2.1. Fondement de la non assurance au Bénin**

*Reposant sur un système de mutualité, l'assurance est une précaution collective contre le hasard. Elle est l'opération par laquelle un assureur organise en mutualité, grâce à la masse de primes collectées, une multitude d'assurés exposés à la réalisation d'un sinistre. Ainsi, le bien-fondé de l'assurance réside dans la prise en charge collective et formelle du sinistre qu'a subi l'assuré.*

*Dans sa forme, cette organisation contre le risque apparaît véritablement originale voire révolutionnaire au regard du contexte africain mais dans ses finalités, elle est consubstantielle au vécu quotidien des africains pris dans leur contexte traditionnel. En effet, en passant d'une société à une autre, c'est-à-dire, des sociétés modernes de type capitaliste aux sociétés traditionnelles de type africain, les structures de l'organisation sociale diffèrent et répondent différemment aux besoins des acteurs. Ainsi, l'assurance, incontournable dans le système capitaliste, peut sembler dépourvue de toute valeur dans les sociétés africaines.*

#### **1.2.1.1. L'assurance dans le système capitaliste**

*Le sujet du capitalisme est l'individu qui, comparable à un atome économique et social, a l'initiative et la responsabilité de son activité : les sujets économiques doivent être entièrement maîtres de leur activité et la lutte individuelle est le moyen légitime de la réussite. Ainsi, le capitalisme met en jeu l'individualisme.*

*Cette prééminence de l'individu a conduit à la désintégration de la cellule de base qu'est la famille. C'est ainsi que le sens de la famille tel que vécu en Afrique a disparu. L'individu se trouve alors propulsé dans ce monde capitaliste, et pour tout dire dans cette jungle où la règle est "chacun pour soi", et où chacun doit répondre de ses actes. Il apparaît alors indispensable de prévoir tant les risques liés à l'activité que les mécanismes de leur couverture. L'assurance est ce passage forcé pour lutter contre les aléas de la vie auxquels l'individu seul doit faire face. Toutefois, ce contexte social ne semble pas s'accommoder du contexte des pays africains, en particulier du Bénin.*

#### ***1.2.1.2. La valeur de l'assurance dans le jeu de la solidarité africaine***

*Au sein des populations d'Afrique Noire, il existe une tradition de vie en communauté, dans la solidarité familiale. L'individu est porté à participer à cette vie communautaire réduite soit à la famille restreinte ou élargie à la communauté lignagère de laquelle il se réclame. Le groupe de parentés est organisé et structuré de façon à assurer et à perpétuer cette solidarité. Les structures participatives que forment les groupes de parentés permettent aux individus de se rencontrer, de se connaître et d'actualiser leur identité.*

*Cette solidarité de vie, transmise par les canaux de l'éducation, qui est conforme à la nature humaine, sociale et religieuse de l'Africain en général et du Béninois en particulier, est utilisée comme une réponse, une mesure de protection à la menace qui pèserait éventuellement sur chacun des membres face aux vicissitudes qui jalonnent tout vécu humain. Ce sentimentalisme dans les échanges tranche avec le formalisme occidentalisant qui fait planer la sentence comme une épée de Damoclès au-dessus de la tête des individus. Aussi, à la différence des sociétés capitalistes, la prise en charge des problèmes des acteurs dans le contexte africain est-elle collective. Le problème des acteurs ne se limite guère à eux ; la famille, le lignage... font écran pour régler au mieux les problèmes. Il peut s'agir de soutiens matériels, moraux, financiers et humains.*

*Même si on assiste aujourd'hui à la désintégration progressive de la famille en Afrique, la solidarité familiale perdure quelque peu encore et elle a des relents sur le plan social. Certaines formes de tontines 'noudjèmèdjigbè'<sup>2</sup> sont spécialement conçues pour assister l'individu en difficulté. De plus, sur le plan politique, les acteurs, très actifs auprès de leurs bases, interviennent substantiellement dans la résolution des problèmes. L'individu n'est plus seul face aux aléas de son destin. La structure sociale intervient efficacement pour répondre aux besoins de l'acteur certes, mais cette assistance n'est pas normée, même si elle est spontanée et très volontariste.*

*A titre illustratif, lors d'un accident de circulation, des délégations se forment pour aller rencontrer les parents ou la victime afin de trouver un terrain d'entente et régler à l'amiable le problème. De même lors d'un décès, les cotisations et les assistances se font souvent remarquer. Cependant, elles n'arrivent point à couvrir entièrement les besoins du sinistré.*

*Ce mécanisme social présente la particularité de se fonder sur la réciprocité et suscite l'adhésion des uns et des autres. De ce fait, ce sont des solidarités de prévoyance : l'individu agit espérant qu'à son tour, il recevra la même assistance sans être assuré du quantum. Ainsi, transparaît dans ces agissements, l'assurance non dans sa forme moderne mais dans sa finalité au point où l'on peut affirmer sans se tromper que l'assurance est, dans les pays capitalistes, la solidarité africaine formelle. L'assurance n'est pas alors une donnée nouvelle en Afrique. Partant de cette analyse, le bien fondé de l'assurance au sens moderne n'est plus assez perceptible car il existe déjà des mécanismes sociaux qui assurent cette fonction.*

*Ce facteur explique le peu d'engouement suscité par l'assurance en général car la population cible confère une importance moindre au facteur de la réparation effective. Si certains acteurs s'y intéressent, c'est bien du fait de l'instruction et de l'exigence de l'activité exercée. C'est dans ce cadre, qu'au*

---

<sup>2</sup> Expression fon qui signifie : la solidarité organisée au profit de la personne frappée par le coup du sort.

*Bénin en 1965, le caractère obligatoire de l'assurance automobile a permis d'intégrer quelque peu cette dernière dans les mœurs.*

*Si des fondements liés à l'assurance en général expliquent en partie les réticences des acteurs vis-à-vis de l'assurance automobile, il demeure vrai que des données culturelles beaucoup plus spécifiques, contribuent également à la compréhension de la non assurance automobile.*

### **1.2.2. Spécificité culturelle de la non assurance automobile**

*L'Afrique traditionnelle est caractérisée par la prédominance de l'ordre symbolique. L'interprétation populaire des faits sociaux échappe à toute rationalité moderne ou toute logique discursive. Elle relève bien souvent de l'irrationnel modelé par les rapports qui unissent l'homme avec le cosmos et les puissances surnaturelles. Aussi, les faits qui ont cours prennent-ils corps dans les actions des forces surnaturelles. Dans l'imaginaire populaire, les événements surtout malheureux ne sont pas sans rapport avec la colère des dieux. Ceux-ci peuvent se manifester lorsque l'ordre social est transgressé. Ce qui justifie le poids des interdits en Afrique. Ils peuvent également se manifester par leur invocation. Enfin, il peut s'agir d'esprits malveillants assoiffés de sang, la sorcellerie occupant dans cette dernière appréciation, une place considérable. La conception populaire de l'accident s'inscrit dans cette dynamique de perception des faits.*

*Loin de constituer un fait survenu suite à une activité humaine notamment une erreur logiquement et rationnellement explicable, l'accident retrouve pleinement sa genèse dans la mise en branle des forces surnaturelles. Certaines divinités sont d'ailleurs reconnues et tenues responsables. Dans la culture fon, il est fait allusion au "gambada"<sup>3</sup> et au "gou"<sup>4</sup>.*

---

<sup>3</sup> Fétiche destiné à combattre la sorcellerie.

<sup>4</sup> Dieu du fer et de la guerre.

*Cette perception sociale repose la problématique de la cause de l'accident : la première est "le déterminisme" et la seconde, "l'actionnisme". Ainsi, opposant société traditionnelle de type africain et société moderne de type européen, les forces surnaturelles concourent à la réalisation de l'accident d'une part, et l'activité humaine conditionne d'autre part, l'accident. Dans cette logique, ces conceptions suscitent des attitudes et comportements propres dans la prévention du risque : la pensée conditionne le comportement (béhaviorisme).*

*Ainsi, relevant des actions des esprits, la prévention des risques d'accident passe par l'art divinatoire qui diagnostique la réalisation de l'événement, les sacrifices et dispositions mystiques à prendre pour s'en prémunir. Dans la plupart des pratiques au Sud Bénin, le "fà"<sup>5</sup> est utilisé pour atteindre cet objectif et des rites propulsatoires dont notamment le "vô"<sup>6</sup> sont consentis pour déplacer le risque ou atténuer son effet destructeur. D'autres mesures peuvent être prises pour renforcer la sécurité et prévenir la réalisation de l'accident.*

*Certaines de ces mesures peuvent être purement d'origine mystique, d'autres puisent simplement leur source dans la vertu des plantes. Certains ont pu intégrer le lexique français sous l'appellation de "contre-accident". Ces mesures offrent un système de protections variables et variées. Elles servent seulement à la protection du détenteur qui devrait sortir sain et sauf de tout accident. Toutefois, cela n'empêche pas la réalisation de l'accident mais une protection de la personne impliquée. D'autres par contre, empêchent sa réalisation.*

*Si ces conceptions et attitudes vis-à-vis de l'accident revêtent une dimension traditionnelle, il demeure qu'elles ont su résister au temps en s'inscrivant dans les mœurs modernes à travers la socialisation de l'individu par le jeu de l'éducation. Ainsi, même avec l'avènement des religions exotiques, la conception surnaturelle des accidents reste encore vivace dans la mémoire*

---

<sup>5</sup> L'art divinatoire ou oracle.

<sup>6</sup> Sacrifice à effectuer suite à l'oracle du fâ.

*populaire. Le changement réside plutôt ici dans le système de protections qui s'est déplacé vers ces religions : il n'est point rare de voir accrochés des chapelets dans les voitures en guise de protection.*

*Ainsi, dans la logique du béhaviorisme, le comportement de l'acteur dépend de la parcelle de pouvoir qu'il croit détenir à travers son système de protection. Ce comportement met en exergue son attitude vis-à-vis de l'assurance qui va de l'acceptation de son bien-fondé à son rejet en passant par son adoption.*

*En effet, l'assurance étant destinée à couvrir les dommages en cas de réalisation de l'accident, elle paraît vidée de tout sens et fondement lorsque l'acteur reste convaincu de ne jamais en être exposé. A contrario, elle retrouve pleinement son utilité lorsque l'acteur perçoit la probabilité de sa réalisation.*

*Ainsi, à la différence des acteurs des pays développés pour qui, un accident est un fait lié à l'activité humaine et l'individu en est tenu responsable en vertu du principe de la réparation des dommages causés aux tiers, édicté par les articles 1382 et suivants du code civil, les Africains, en particulier les Béninois semblent pouvoir y échapper, fort de leurs systèmes de protection. Ce qui explique en partie les cas de la non assurance automobile.*

*Face à ce facteur culturel qui signale une opposition radicale de comportement entre la culture occidentale et celle traditionnelle africaine, la théorie du risque offre une explication empirique.*

### **1.2.3. Théorie moderne du risque**

*L'analyse micro-économique du risque révèle que face aux différentes sources d'incertitudes qui peuvent affecter l'intégrité physique ou le patrimoine des individus, ceux-ci adoptent des comportements différents. Tout dépend de l'attitude de l'individu face au risque et la souscription d'un*

*contrat d'assurance, du reste rendue obligatoire par l'Etat, peut indiquer une attitude d'aversion ou non au risque.*

*En effet, la théorie microéconomique du risque distingue trois (3) catégories d'agents économiques en rapport avec le risque. Les risquophobes qui ont une aversion sensible pour le risque, lorsqu'il est réel et prononcé ou plus précisément quand il s'écarte de la normale. Les risquophiles, quant à eux, empruntent un comportement contraire, osé face au risque. Ils ont une aversion relative pour le risque qui les amène à manifester peu d'enclin aux mesures de prévention et ou de prévoyance comme, par exemple, l'assurance. Enfin, on distingue les "riskneutrals" qui se caractérisent par une indifférence face au risque et à ses conséquences.*

### **1.3. LA CONTRIBUTION DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCE DOMMAGES A L'ÉCONOMIE NATIONALE**

#### **1.3.1. Le poids de l'assurance dans le Produit Intérieur Brut**

*Pour mieux apprécier la contribution du secteur des assurances dans le fonctionnement de l'économie nationale, le chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble des sociétés d'assurance a été comparé au Produit Intérieur Brut à prix courant.*

*En 2005, cinq (05) sociétés d'assurance ont opéré dans la "branche dommages" au Bénin. Il s'agit de : l'Africaine, NSAB, FEDAS, GAB et AGF Bénin.*

*Le tableau ci-après présente l'évolution du chiffre d'affaires, la part automobile ainsi que la contribution à l'économie de l'ensemble des cinq (05) sociétés d'assurance dommages.*

**Tableau 1 : Chiffre d'affaires et contribution à l'économie de la branche dommages**

ANNEES	CHIFFRE D'AFFAIRES (MILLIARDS FCFA)	PART AUTOMOBILE (%)	CONTRIBUTION A L'ECONOMIE (%)
2000	9,204	63,5	0,57
2001	13,013	68,9	0,75
2002	14,318	66,8	0,73
2003	15,390	63,6	0,74
2004	15,820	59,6	0,74

*Source : DA/DGE/MFE, octobre 2005*

*L'automobile reste prépondérante dans le portefeuille des sociétés d'assurance dommages, soit 64,5% en moyenne sur la période 2000-2004. Les derniers chiffres disponibles laissent apparaître une part de 59,6%; conséquence des différentes mesures d'assainissement en cours sur le marché. La contribution de l'ensemble des sociétés d'assurance dommages au fonctionnement de l'économie nationale est en moyenne de 0,71% sur les cinq dernières années.*

### 1.3.2. La prime d'assurance moyenne par tête

*Le tableau suivant indique sur les cinq dernières années la prime d'assurance moyenne par tête, toutes catégories confondues ainsi que la part moyenne de l'assurance automobile par tête.*

**Tableau 2 : Prime d'assurance moyenne par tête (FCFA)**

	2000	2001	2002	2003	2004
Prime par tête (toutes catégories)	1 688	2 300	2 482	2 665	2 742
Part de l'assurance automobile par tête	863	1 324	1 416	1 450	1 395

*Source : DA/DGE/MFE, octobre 2005*

*On note que malgré une envolée remarquable des émissions depuis la libéralisation du secteur, la densité de l'assurance en général et de*

*l'assurance automobile en particulier demeure faible, bien que cette dernière occupe une place prépondérante (65%) dans les émissions du marché.*

*A titre comparatif et selon une étude de la Banque Mondiale<sup>7</sup>, la densité de l'assurance mesurée en 2002 est respectivement et approximativement de 20 350 FCFA et de 5 335 FCFA pour le Maroc et la Côte d'Ivoire contre 2 482 FCFA pour le Bénin. Ce niveau a atteint 2 742 FCFA en 2004.*

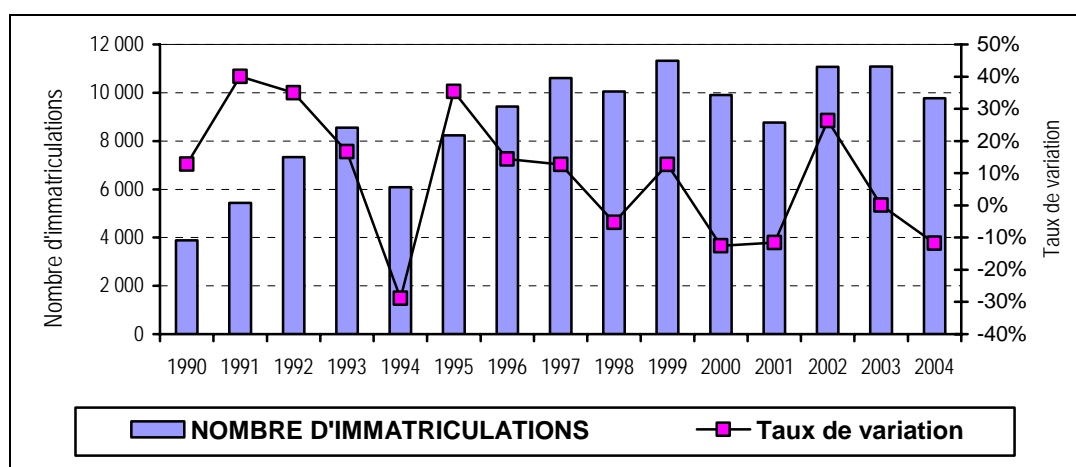
*Par ailleurs, il est observé au Bénin une évolution fulgurante du parc automobile à partir de 1990 avec une demande de plus en plus croissante en automobiles notamment les véhicules d'occasion importés d'Europe.*

## **1.4. PARC AUTOMOBILE AU BENIN : EVOLUTION ET IMPLICATIONS SUR LES USAGERS DE LA ROUTE**

### **1.4.1. Evolution du parc automobile immatriculé**

*Les immatriculations en série normale ont connu une évolution erratique sur la période 1990-2004. Il s'agit des véhicules immatriculés pour la première fois au Bénin. D'un effectif de 3 879 en 1990, le parc immatriculé est passé à 9 776 véhicules en 2004 après avoir atteint la valeur maximale de 11 327 en 1999.*

**Graphique 1 : Evolution des immatriculations en série normale 1990-2004**



*Source : DGTT/MTPT, Octobre 2005.*

<sup>7</sup> Analyse du secteur financier au Bénin, juin 2005

*En termes de variation, il faut noter que les immatriculations ont enregistré deux grands pics sur la période d'observation. Une hausse maximale de 40,0% en 1991, qui pourrait se justifier par la reprise des activités économiques après la crise de la fin des années 80. Une baisse maximale de 28,9% en 1994, résultant de la dévaluation du franc CFA qui a entraîné une baisse sensible du pouvoir d'achat des populations. La variation moyenne est de 9,1% sur la période 1990-2004. Ce qui signifie que sur quinze (15) ans, le parc automobile s'est accru de moins de 10% l'an.*

*L'analyse par catégorie de véhicules immatriculés montre que ce sont les voitures de particuliers qui sont prépondérants (64,4%). Il s'agit des véhicules de tourisme utilisés comme voitures personnelles, taxis ville ou taxis de transport voyageurs. Les camionnettes représentent 11,4% du total et les motos & tricycles 11,0%. Les camions lourds de même que les remorques et semi remorques font 2,7% du total. La part la plus faible revient aux autobus & autocars soit 0,2% des immatriculations sur la période d'étude.*

**Tableau 3 : Immatriculations par catégorie de véhicules (1990-2004)**

<b>Catégorie de véhicule</b>	<b>Nombre moyen annuelle</b>	<b>Part (%)</b>
Voitures de particuliers	10 848	64,4%
Camionnettes	1 920	11,4%
Motos & tricycles	1 859	11,0%
Tracteurs agricoles & routiers	457	2,7%
Camions lourds	448	2,7%
Remorques & semi remorques	448	2,7%
Bus & minibus	321	1,9%
Camions légers	305	1,8%
Camions moyens	133	0,8%
Autres véhicules	69	0,4%
Autobus & autocars	30	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>16 838</b>	<b>100,0%</b>

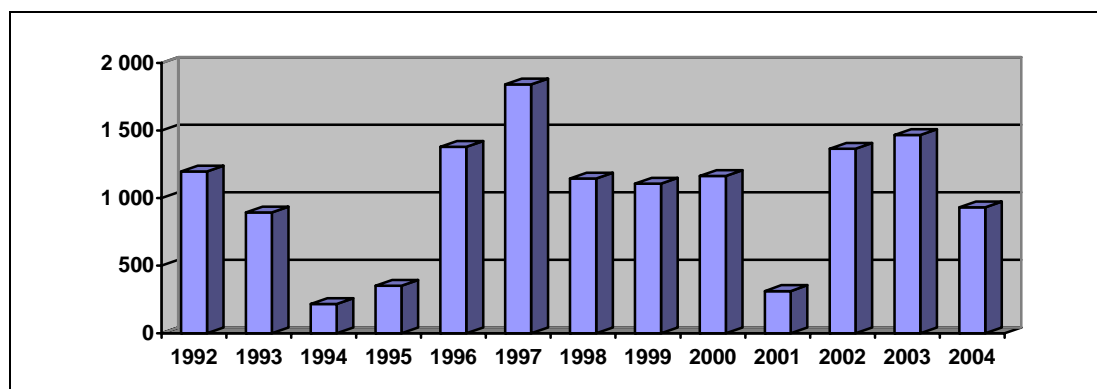
*Source : DGTT/MTPT, Octobre 2005.*

*Au Bénin, même dans la ville de Cotonou, le système de taxi ville est très peu développé. En effet, les transports à l'intérieur des villes sont*

majoritairement effectués par les taxis motos, donc des engins à deux roues, communément appelés « Zémidjans ».

Les statistiques fournies par la Mairie de Cotonou permettent d'avoir une idée sur les immatriculations de taxis ville au Bénin. Leur évolution est retracée par le graphique ci-après :

**Graphique 2: Evolution des immatriculations des taxis ville à Cotonou**



Source : DGTT/MTPT, Octobre 2005.

De cette évolution, il ressort une hausse annuelle moyenne de 40,5% pour les taxis ville ; nettement supérieure à la variation annuelle moyenne de 9,1% du parc automobile global au Bénin. Cette hausse moyenne dans cette catégorie de véhicules devrait retenir l'attention des agents de sécurité publique quand on sait qu'ils transportent des passagers et passent plus de temps dans la circulation, donc sont davantage exposés au risque d'accidents de la route.

#### **1.4.2. Les implications du parc automobile sur les usagers de la route : les accidents de la circulation**

Les premières conséquences de l'accroissement du parc automobile circulant au Bénin se traduisent par un flux de circulation routière plus dense. Le corollaire de cette densité de circulation est la recrudescence des accidents de la route, tant des petits véhicules que des véhicules gros porteurs en passant par les deux roues. L'accident de la circulation peut

entraîner plusieurs sortes d'infractions qui vont des contraventions à des délits comme par exemple, les homicides involontaires.

La ville de Cotonou étant une localité du Bénin où la densité de circulation est assez forte, la présente analyse se limitera aux cas d'accidents dans cette ville.

#### 1.4.2.1. Situation des accidents de la route dans la ville de Cotonou de 2002 à 2005

Les cas d'accidents dans la ville de Cotonou sont assez fréquents et on peut noter en moyenne quatre (04) cas d'accidents par jour dans la capitale économique du Bénin. Le corpus obtenu de la police permet de présenter la situation des cas d'accidents de la voie publique sur les trois dernières années, et sur l'année 2005 arrêtée à fin octobre.

**Tableau 4 : Situation des cas d'accidents dans la ville de Cotonou de 2002 à 2005**

Années	Nombre de cas d'accidents corporels (1)	Dégâts d'accidents corporels			Nombre de cas d'accidents matériels (2)	Cas de Taxi-Moto impliqués	Nombre total de cas d'accidents (3) = (1) + (2)
		Nombre de décès	Nombre de blessés graves	Nombre de blessés légers			
2002	902	63	264	990	998	635	1900
2003	860	52	387	824	846	581	1706
2004	724	50	374	520	584	519	1308
2005 (Arrêté à fin octobre)	670	39	9	869	481	270	1151

*Source : CCC/DGPN/MISD, novembre 2005*

A la lecture de ce tableau, plus d'une cinquantaine de personnes décèdent en moyenne dans la ville de Cotonou, chaque année, pour cause d'accidents de la route et on note plus de 1000 blessés dont plus de la moitié garde des séquelles de ces accidents à vie selon les descriptifs des dommages.

A deux mois de la fin de l'année 2005, on compte déjà à Cotonou 1151 cas d'accidents de la circulation avec 39 cas de décès et 878 blessés.

*L'analyse des informations mensuelles sur les cas d'accidents a montré que le dernier trimestre de l'année enregistre plus de cas d'accidents. Ce phénomène serait dû à l'état d'excitation qui caractérise la période de fin d'année et qui entraîne un relâchement des comportements de prudence. Dans le vécu quotidien, cette période de l'année est souvent qualifiée de période à risques. En effet, c'est au cours de cette période que la capitale économique du Bénin, à forte densité démographique, enregistre l'afflux des populations des autres localités du Bénin. De même les habitants des pays de la sous région y viennent passer les périodes de fin d'année, ou pour s'approvisionner notamment au marché international de Dantokpa.*

#### ***1.4.2.2. Principales causes des accidents de la route***

*Conformément aux données permanentes du Centre National de Sécurité Routière (CNSR), le recensement des causes des accidents révèle précisément, les excès de vitesse, les imprudences et autres états défectueux du véhicule. Il s'agit de façon plus détaillée, tel qu'il ressort des circonstances d'accidents décrites dans les procès verbaux de constats d'accidents établis par la police ou la gendarmerie :*

- de l'excès de vitesse ;*
- du dépassement défectueux ;*
- du refus de céder la priorité ;*
- du stationnement irrégulier ;*
- du non respect des panneaux de signalisation ;*
- du non respect des feux tricolores ;*
- du non respect de la distance de sécurité ;*
- de la conduite en état d'ivresse ;*
- du changement de direction sans précaution ;*
- de la montée imprudente sur la chaussée ;*
- de la traversée imprudente de la chaussée ;*
- du manque de maîtrise du volant et/ou de soi ;*
- de la défaillance mécanique ;*

- des chargements hors gabarit des véhicules gros porteurs ;
- du dysfonctionnement des feux tricolores ;
- de l'état de dégradation des routes ;
- de l'état de vétusté des véhicules ;
- de la chute libre ;
- de l'état de somnolence et de fatigue du conducteur.
- de l'inobservation des règles du code de la route ;

*En cas d'accident, lorsque la garantie de l'assureur est acquise à un assuré dont la responsabilité est retenue, cet assureur fournit sa prestation telle que prévue par le Code des assurances.*

#### ***1.4.2.3. Prestations des assureurs dans le cadre des accidents de la route***

*Dans le sens du respect de leurs engagements vis-à-vis des assurés, souscripteurs ou bénéficiaires de contrats d'assurance, les assureurs versent en moyenne, aux victimes d'accidents de la route et aux ayants droit des victimes décédées, plus de deux (02) milliards de FCFA par an. Cette analyse est faite sur les trois dernières années. Le tableau suivant renseigne sur le nombre de dossiers sinistres automobiles gérés par l'ensemble des cinq (05) sociétés d'assurance dommages (l'Africaine, NSAB, FEDAS, GAB et AGF Bénin) ainsi que sur les indemnités versées par ces sociétés sans oublier les engagements provisionnés et restants à honorer à l'issue de l'instruction des dossiers de réclamation.*

**Tableau 5 : Prestations des assureurs en cas d'accidents de la circulation de 2002-2004**

Année	Nombre de dossiers sinistres automobiles gérés	Indemnités versées aux victimes d'accidents et ayants droit (en million FCFA)	Provisions constituées en automobile (en million FCFA)	Chiffres d'Affaires en Automobile (en million FCFA)
2000	6 158	1 405,5	08 569,7	5 839,9
2001	8 064	1 627,7	11 110,7	8 964,3
2002	5 504	1 729,2	13 832,7	9 559,2
2003	4 816	1 910,4	17 272,5	9 789,3
2004	4 227	2 896,9	18 654,0	9 423,2

Source : DA/DGE/MFE, octobre 2005

*De l'analyse de ces données, il ressort qu'en fin de l'année 2004, vingt et un (21) milliards de FCFA étaient destinés à la réparation des dommages de toute nature engendrés par les accidents de la circulation. A titre de comparaison, il s'agit d'une part, de plus du double du chiffre d'affaires réalisé dans la catégorie automobile, et d'autre part de la moitié des dotations budgétaires<sup>8</sup> consacrées en 2005 au Ministère de la Santé Publique ou près de cinq fois celles consacrées au Ministère de la Famille, de la Protection Sociale et de la Solidarité. Il faut noter que cette masse ne prend pas en compte les accidents survenus et non assurés.*

#### **1.4.2.4. Comportement des conducteurs de véhicules**

*Parmi toutes les causes des accidents, le comportement de l'homme compte pour beaucoup. En effet, en dehors de l'état de dégradation des routes et dans une certaine mesure de la défaillance mécanique, la quasi-totalité des causes d'accidents est de la faute des conducteurs de véhicules. Même la défaillance mécanique est un cas limite, car elle constitue en fait une infraction aux règles générales de la circulation lorsqu'il est prouvé que le véhicule est insuffisamment contrôlé par son conducteur avant sa mise en circulation. Cette disposition se retrouve dans le décret n°430/PC/MJL/DACP du 23/11/1965 qui sanctionne le responsable de cette infraction par le paiement d'une amende de 1 000 FCFA.*

<sup>8</sup> Budget Général de l'Etat, exercice 2005.

*Certains conducteurs de véhicules notamment ceux de véhicules gros porteurs pensent qu'en se dopant soit par des comprimés soit par des infusions, ils seront plus éveillés ou moins fatigués pour travailler le plus longtemps possible. Nombre d'entre eux travaillent de jour comme de nuit sans se reposer. L'organisme de tout être humain présente des limites et a besoin d'un temps de repos pour se recharger. Le repos est en effet indispensable. Le manque de repos rend les conducteurs tendus et diminue leurs comportements de prudence.*

*Le code pénal a pourtant réglé les cas d'homicide en son article 319 qui dispose que tout individu qui aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause sera puni d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et d'une amende de 1 000 à 20 000 FCFA. Lorsque la faute n'est pas involontaire alors l'infraction est qualifiée de meurtre ou de coups et blessures volontaires selon le cas. Les autres types d'infractions dont excès de vitesse, inobservation des règles du code de la route, conduite en état d'ivresse, défaut de maîtrise sont réglées par le code de contrôle routier au niveau de la Police Nationale.*

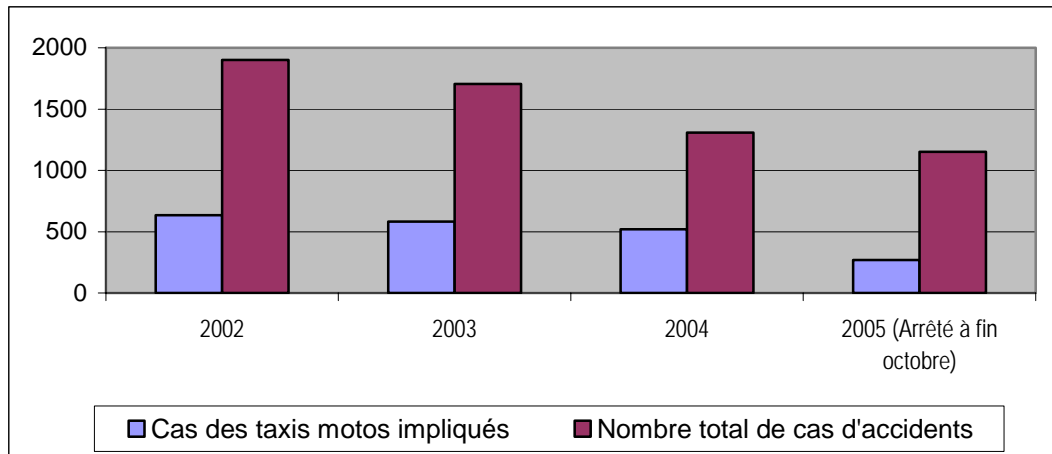
*La méconnaissance de ces dispositions par les conducteurs ne favorise pas leur prise de conscience. C'est pourquoi, par cette étude, le Ministre des Finances et de l'Economie voudrait appeler à l'éveil de la conscience des usagers de la route et plus particulièrement des conducteurs de véhicules. Ces derniers doivent avoir à l'idée que la patience et la prudence constituent la mère de la sécurité routière.*

#### ***1.4.2.5. Situation des taxis motos impliqués dans les cas d'accidents***

*Au Bénin, le développement du phénomène des taxis motos, communément appelés "zémidjan", a un impact considérable sur la situation des accidents de la route. En effet, cette activité animée dans bien des cas par des personnes non initiées aux règles de la circulation, est source de beaucoup d'accidents. On dénombre aujourd'hui, rien que dans la ville de Cotonou plus*

de 60.000 conducteurs de taxis motos<sup>9</sup> qui assurent évidemment une plus grande mobilité des populations. Malheureusement ils sont à la base de plus de 30% des accidents comme le témoigne le graphique n°3.

**Graphique 3 : Part des accidents de la circulation imputable aux motos**



Source : CCC/DGPN/MISD, novembre 2005

Les zémidjans constituent donc une source non négligeable des cas d'accidents de la route. Au terme de la loi, l'obligation d'assurance pèse aussi sur cette catégorie d'usagers de la route. Mais la quasi-totalité des propriétaires de motos ne s'assure pas et il se pose ainsi le problème de la prise en charge des victimes de tels accidents.

Après cette première partie qui a décrit la situation de l'assurance automobile, la deuxième partie du document présentera la démarche méthodologique et les résultats de l'enquête de terrain qui déboucheront sur l'évaluation du taux de non assurance en responsabilité civile automobile au Bénin.

<sup>9</sup> Source : Mairie de Cotonou, octobre 2005

---

---

## **2<sup>ème</sup> partie : DEMARCHE METHODOLOGIQUE ET RESULTATS DE L'ENQUETE**

---

---

*Pour déterminer le taux de non assurance en responsabilité civile automobile au Bénin, une enquête nationale a été réalisée auprès des principaux acteurs que constituent les usagers de la route. Un questionnaire a été conçu à cet effet et renseigne entre autres sur les caractéristiques du véhicule, la compréhension du conducteur à propos de l'obligation d'assurance, la situation d'assurance du véhicule.*

*L'enquête auprès des usagers de la route a été complétée par une investigation légère auprès des professionnels d'automobile dans la ville de Cotonou afin de mesurer le taux de non assurance en responsabilité civile de chef d'entreprise. Il s'agit des transporteurs ou concessionnaires de véhicules neufs, des garagistes agréés, voire des garagistes installés dans l'informel.*

### **2.1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE**

*L'échantillon retenu pour l'enquête auprès des usagers de la route répond aux exigences statistiques et à certaines considérations objectives. En effet, certaines localités situées entre de grandes villes n'ont pas été retenues afin d'éviter les redondances dans l'échantillon compte tenu de la mobilité des véhicules. Ainsi, la ville de Bohicon qui répond bien aux critères de sélection définis n'a pas été retenue par exemple, parce qu'elle est située entre Cotonou et Parakou et il a été estimé que la majorité des véhicules circulant à Bohicon arrivent soit de Cotonou soit de Parakou, ou vont vers ces localités. L'échantillon d'enquête a permis d'interviewer au plan national mille (1.000) usagers notamment dans les grands centres urbains du Bénin identifiés dans le troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH) de février 2002.*

*Afin de recueillir des informations fiables à l'issue de l'enquête, la Direction Générale de l'Economie, maître d'œuvre de l'étude, a formé pour chaque localité une équipe mixte d'enquêteurs composée d'assureurs et de statisticiens dans le but d'expliquer certaines terminologies aux enquêtés d'une part, et de respecter les exigences statistiques d'autre part.*

*La méthodologie repose sur un plan d'investigation à quatre (04) étapes : préparation de l'enquête, collecte des données sur le terrain, traitement des données collectées, et analyse des résultats.*

### **2.1.1. Préparation de l'enquête**

*Pour assurer la représentativité de l'échantillon d'étude, le plan de sondage s'est appuyé sur la méthode de sondage stratifié avec des méthodes d'échantillonnage différenciées à deux niveaux.*

#### **◆ Premier niveau**

*Un échantillon de (04) localités a été retenu suivant un choix raisonné orienté par la densité de la population et l'importance de la circulation. Cet échantillon est composé des grandes villes du Bénin (Cotonou, Porto-Novo, Parakou) à laquelle il a été ajouté la localité de Lokossa, pôle d'attraction, compte tenu de son poids démographique et de son niveau de développement dans le Mono-Couffo.*

#### **◆ Deuxième niveau**

*A partir des résultats du RGPH3 de février 2002, un poids a été affecté aux localités. Ainsi, par la méthode des quotas, l'échantillon des 1 000 véhicules à enquêter a été réparti suivant le poids des localités. La répartition de l'échantillon se présente comme suit :*

**Tableau 6 : Répartition de l'échantillon par localité**

Centre urbain	Population suivant le RGPH3	Poids des localités	Effectifs théoriques	Effectifs enquêtés
Cotonou	655 100	60%	600	667
Porto-Novo	223 552	20%	200	215
Parakou	149 819	13%	130	180
Lokossa	77 065	7%	70	85
<b>TOTAL</b>	<b>1 115 536</b>	<b>100%</b>	<b>1 000</b>	<b>1 147</b>

*Source : Calculs à partir des résultats du RGPH3.*

### **2.1.2. Collecte des données**

*La collecte des informations s'est faite au cours du mois d'août 2005, sur la base d'un questionnaire qui a été administré aux conducteurs de véhicules. L'équipe des enquêteurs a bénéficié de l'appui des agents de la Police Nationale dans les différentes localités. La procédure consiste à faire arrêter les véhicules par les agents de la police, à expliquer brièvement le but de l'enquête, et à appliquer le questionnaire.*

*Toutefois, il faut noter que malgré l'injonction des hommes en uniforme, certains usagers ne se sont pas arrêtés, d'autres ont estimé qu'ils n'étaient pas concernés par l'enquête alors qu'un véhicule terrestre à moteur peut être impliqué dans un accident de la circulation de la voie publique, à tout instant. D'autres encore, ont accepté de répondre aux questions mais ont jugé anormal d'être interviewés en plein midi. En ce qui concerne les véhicules administratifs<sup>10</sup>, les conducteurs ne se sont pas prêtés au questionnaire. Telles sont brièvement retracées les difficultés rencontrées sur le terrain.*

---

<sup>10</sup> Véhicules appartenant aux structures de l'Administration publique.

*Les informations collectées<sup>11</sup> sont relatives :*

- au véhicule : la marque et la puissance, l'âge, l'usage et la catégorie ;*
- au conducteur : le type de garantie d'assurance souscrite, la raison de souscription, les éventuels changements de compagnie ;*
- à la situation d'assurance : la compagnie d'assurance habituelle, l'appréciation de l'accueil à la souscription, la validité de l'assurance, les éventuels sauts de période d'assurance, les sinistres enregistrés ;*
- au contrôle d'assurance : les contrôles administratifs sur l'assurance, les structures de contrôle, la fréquence des contrôles, les sanctions subies en cas de défaillance ;*
- à l'appréciation de l'enquêté sur l'obligation d'assurance : rouler une fois sans une assurance en état de validité, raison de non souscription, avis sur l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile.*

*Globalement, l'enquête sur le terrain s'est déroulée dans de bonnes conditions et a permis de disposer des données fiables.*

### **2.1.3. Traitement des données**

*Les données collectées ont été traitées à l'aide des logiciels statistiques MS ACCESS et SPSS. A cet effet, un masque de saisie a été construit sous le logiciel ACCESS pour le stockage des informations collectées et codifiées. La base de données ainsi constituée a été traitée à l'aide du SPSS pour générer les divers tableaux et graphiques nécessaires à l'analyse. Les données recueillies et synthétisées dans les tableaux ont également servi de base au calcul de divers indicateurs qui sont pris en compte dans l'analyse.*

---

<sup>11</sup> Voir questionnaires en annexe.

## 2.2. ANALYSE DES RESULTATS DE L'ENQUETE

### 2.2.1. Présentation détaillée des résultats

#### 2.2.1.1. *Caractéristiques des véhicules enquêtés*

*Sur les 1147 véhicules de l'échantillon, 58,2% ont été enquêtés à Cotonou (Littoral), 18,7% à Porto-Novo (Ouémé), 15,7% à Parakou (Borgou) et 7,4% à Lokossa (Mono). Il est noté une prépondérance des véhicules de marque Peugeot (36,1%) et Toyota (23,6%). Les véhicules de puissance 7 à 10 Chevaux vapeur et ceux de 11 à 14 chevaux vapeur sont respectivement de 67,7% et 18,2%. De même, 83,9% d'entre eux ont un moteur à essence et les 16,1% restant utilisent plutôt un moteur à propulsion diesel. Quant à la source d'approvisionnement en carburant, plus de la moitié (57,8%) déclarent fréquenter les vendeurs en vrac<sup>12</sup>, 22,7% vont dans les stations Sonacop et 19,5% s'approvisionnent dans les autres stations de la place (Total, Texaco, Oryx, EAO, etc.).*

*Par catégorie, la répartition se présente comme suit : véhicules de tourisme (37,0%), véhicules de transport de voyageurs inter-urbains (28,2%), véhicules taxis ville (13,5%), véhicules de transport privé de marchandises (10,9%), véhicules de transport public de marchandises (9,5%), véhicules de location (0,3%), autres véhicules (0,7%).*

*De la répartition en classes d'âges, il ressort que 41,6% des véhicules ont un âge compris entre 11 et 20 ans, 29,0% entre 21 et 30 ans. Seulement 9,6% des véhicules sont âgés de moins de 5 ans. L'âge moyen des véhicules enquêtés est de 17,8 ans.*

*En ce qui concerne l'usage des véhicules, 61,2% servent dans un « but lucratif » alors que 38,8% sont destinés à l'usage « promenades et affaires ». La majorité des enquêtés (99,6%) déclare circuler dans des zones « rouge », c'est-à-dire les zones de sinistralité et de densité de circulation très fortes.*

---

<sup>12</sup> Commerçants de produits pétroliers du secteur informel.

*De même, il a été constaté que 27,2% des conducteurs sont propriétaires du véhicule et 70,1% sont des chauffeurs.*

#### ***2.2.1.2. Situation et contrôle d'assurance des enquêtés***

*Selon les résultats de l'enquête, 32,9% des usagers souscrivent, en plus de la garantie responsabilité civile automobile obligatoire, la garantie protection du conducteur. Pour la souscription aux autres types de garanties, on a : CEDEAO (20,5%), Dommages (4,0%), Incendie et Vol (2,6%), Bris de glace (1,4%). Moins de 1% des enquêtés (0,6%) a fait une souscription tous risques. Il faut remarquer que ces statistiques ne sont pas exhaustives dans la mesure où un individu peut souscrire à plusieurs types de garantie à la fois.*

*Par ailleurs, 82,7% des usagers déclarent souscrire à l'assurance par peur du risque. Dans le même temps 16,2% estiment que c'est plutôt par respect des textes en vigueur en matière d'obligation d'assurance automobile.*

*D'autre part, 87,9% sont restés fidèles à leur compagnie d'assurance habituelle. Parmi les 12,1% restants qui n'ont pas répondu favorablement, il a été constaté que plusieurs raisons sous-tendent le changement de compagnie. Ainsi, 72,6% d'entre eux justifient le comportement par le coût de l'assurance, 17,0% par la proximité<sup>13</sup> de la nouvelle compagnie de leur choix, et 10,4% par le fait qu'ils ont des relations personnelles au sein de la compagnie d'assurance.*

*Le tableau suivant présente la répartition des enquêtés par compagnie d'assurance :*

---

<sup>13</sup> Par rapport à leur lieu de résidence.

**Tableau 7 : Répartition des enquêtés par compagnie d'assurance**

Compagnies	Effectifs	Fréquences (%)	Part des souscriptions en automobile (%)
L'Africaine	306	26,8	34,1
NSAB	106	9,3	10,6
FEDAS	269	23,6	21,5
GAB	431	37,8	30,6
AGF Bénin	7	0,6	3,2
AUTRES	22	1,9	-
<b>TOTAL</b>	<b>1141</b>	<b>100,0</b>	<b>100</b>

*Source : Résultats de l'enquête, août 2005.*

*Il convient de souligner qu'à Parakou, il est advenu six (06) cas où les usagers n'ont jamais souscrit un contrat d'assurance automobile depuis l'acquisition de leur véhicule dont l'âge moyen de mise en circulation au Bénin est d'environ 18,5 ans. Ainsi, l'effectif total enquêté serait de 1147 soit 1141 + 06.*

*D'après le tableau 5 ci-dessus, la GAB vient en tête parmi les compagnies avec 37,8% du total des souscriptions. Selon les enquêtés, cet engouement pour la GAB provient du fait que : (i) cette compagnie est la moins chère en matière de prix de souscription, (ii) elle a su multiplier ses agences dans certaines localités éloignées, (iii) elle accorde des conditions très souples de paiement des coûts de souscription. L'Africaine des Assurances et la FEDAS viennent en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> position avec 26,8% et 23,6% respectivement du total des usagers. Les parts les plus faibles reviennent à la NSAB (9,3%) et à la AGF Bénin (0,6%).*

*En ce qui concerne la rubrique « Autres », elle regroupe notamment les véhicules d'immatriculations étrangères ayant pris leur assurance hors du Bénin (Togo, Niger, Burkina, Nigeria, etc.). Un cas de véhicule d'immatriculation béninoise se trouve aussi dans cette rubrique du fait que sa*

dernière souscription d'assurance automobile remonte au temps de la SONAR<sup>14</sup>.

D'une façon globale, les usagers apprécient favorablement l'accueil à la souscription. En effet, 93,4% d'entre eux pensent que l'accueil au sein des compagnies d'assurance est de bonne qualité, 6,2% le trouvent passable et seulement 0,4% estime qu'il est désagréable.

Suite au sondage d'opinions le jour de l'enquête, 93,3% des usagers ont affirmé avoir une assurance en cours de validité. Pour mieux apprécier la structure par localité, il a été procédé à un croisement des données avec les différentes localités ce qui a permis d'obtenir les résultats ci-après.

**Tableau 8 : Tableau croisé de la validité d'assurance par localité**

Localité	Valide	Non valide	Total
Cotonou	55,6%	2,6%	58,2%
Porto-Novo	18,5%	0,2%	18,7%
Parakou	12,0%	3,7%	15,7%
Lokossa	7,2%	0,2%	7,4%
Total	93,3%	6,7%	100,0%

Source : Résultats de l'enquête, août 2005.

D'après ce tableau, la majorité des usagers ayant affirmé avoir une assurance en cours de validité le jour de l'enquête se retrouvent à Cotonou (55,6%) tandis que c'est à Parakou (3,7%) que se note le plus grand nombre d'enquêtés ayant reconnu que leur assurance n'est pas en cours de validité.

Par ailleurs, la répartition par classe du nombre d'années de souscription à l'assurance révèle une prépondérance (79,3%) dans la classe 1-5 ans. Ce taux de souscription est de 13,8% pour la classe 6-10 ans. En moyenne, les enquêtés prennent l'assurance automobile depuis 4,4 ans. Cette moyenne est extrêmement faible par rapport aux âges des véhicules qui affichent une moyenne de 17,8 ans. Cela laisse présager d'un taux de non assurance relativement élevé.

<sup>14</sup> Société d'assurance au monopole d'Etat créé en 1974 et liquidée en 1998.

*D'un autre point de vue, plus des deux tiers (67,7%) des usagers estiment que les compagnies ne les relancent pas à la fin de l'échéance des contrats d'assurance. Par contre, les 32,3% restants déclarent qu'ils sont contactés par téléphone ou par voie postale de l'arrivée à terme de leur contrat d'assurance.*

*Une proportion de 15,4% des usagers ont affirmé avoir connu des sauts de période d'assurance pour des raisons diverses : volontaire (35,6%), oubli de l'échéance (11,5%) et surtout pour véhicule en réparation (52,9%).*

*Seulement 7,6% des usagers interrogés ont avoué avoir connu de sinistres. En matière de contrôle, on note une proportion de 89,0% qui ont enregistré des contrôles par les structures légales dont notamment la police (78,2%). Les défaillances ont souvent fait l'objet de verbalisation (69,7%) par les forces de sécurité publique. Bon nombre d'enquêtés ont reconnu ne pas souscrire à l'assurance pour des raisons volontaires (difficultés financières, frais de souscription élevés, etc).*

#### ***2.2.1.3. Avis sur l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile***

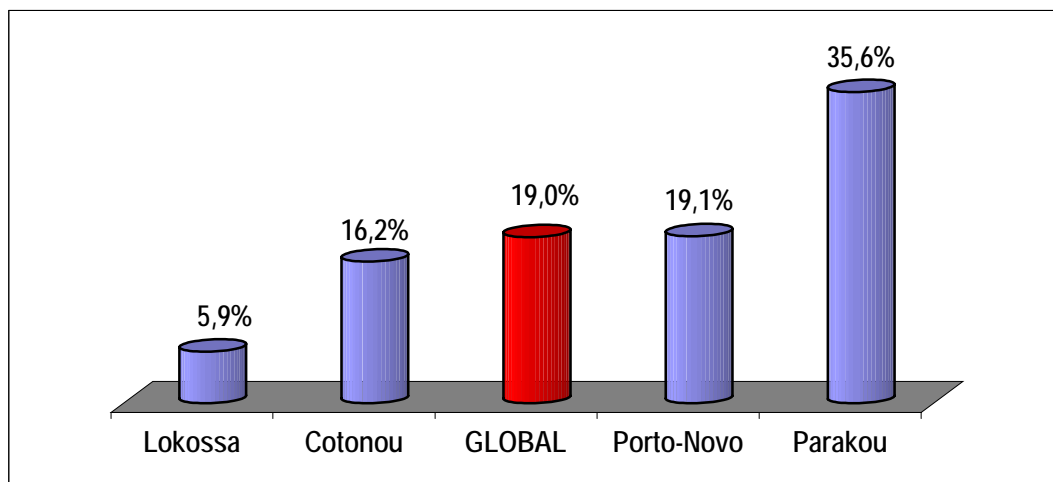
*En ce qui concerne l'avis sur l'obligation d'assurance automobile, la plupart des usagers de la route ont estimé que c'est une bonne chose (96,3%). D'autres souhaitent que les pouvoirs publics révisent à la baisse les primes de souscription (7,2%). D'autres encore (4,0%) pensent qu'il y a des difficultés en matière de dédommagement par les compagnies. Enfin, 4,5% des usagers ont émis le voeu de rendre la protection du conducteur obligatoire dans les contrats d'assurance.*

#### ***2.2.1.4. Taux de non assurance par localité et par catégorie de véhicule***

*Selon les résultats de l'enquête, le taux global de non assurance est de 19,0%. C'est à Parakou (35,6%) que les usagers respectent le moins*

*l'obligation d'assurance. La Localité de Lokossa affiche le taux le plus faible (5,9%). Le taux de non assurance est estimé à 16,2% à Cotonou.*

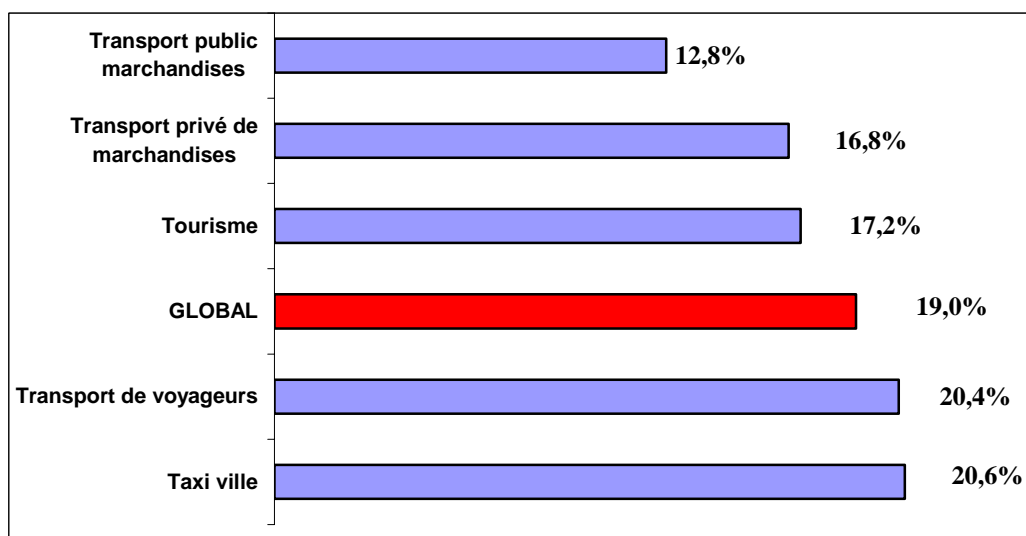
**Graphique 4 : Taux de non assurance par localité**



*Source : Résultats de l'enquête, août 2005.*

*Par catégorie de véhicule, les taxis ville affichent le taux le plus élevé (20,6%) et les véhicules de transport public de marchandises le taux le plus faible (12,8%). Les véhicules de tourisme ont un taux de non assurance de 17,2%.*

**Graphique 5 : Taux de non assurance par catégorie de véhicule**



*Source : Résultats de l'enquête, août 2005.*

*Ce faible taux de non assurance des véhicules de transport public de marchandises pourrait s'expliquer par le fait que ces derniers qui circulent pour la plupart sur des routes nationales inter-Etats, préfèrent avoir toutes leurs pièces à jour pour éviter les pertes inutiles de temps aux postes de contrôle. Cela pourrait également résulter de la conscience des propriétaires de ces véhicules à s'assurer, surtout au regard de l'intensité des dommages que ces engins causent en cas d'accidents de la circulation.*

*Il est tout de même important de remarquer que la variation des taux de non assurance est plus significative au niveau des localités (1,5%) qu'au niveau des catégories de véhicules (0,1%). Ainsi, le lieu de résidence et d'activité influencent fortement le respect ou non de l'obligation d'assurance automobile. Dans une certaine mesure, ce phénomène peut également être la résultante de l'inégale répartition des structures ayant en charge la sécurité routière, ainsi que la proximité des sociétés d'assurance.*

*Par ailleurs, les accidents de la circulation survenus et non assurés ne sont pas négligeables. Toutes choses étant égales par ailleurs, à 19,0% de taux de non assurance, le montant des soins et autres réparations non assurés s'élève en moyenne à près de 4 milliards de FCFA par an ; c'est autant d'entorses à la mobilité du facteur de production, le plus important pour le développement, que constitue l'Homme.*

#### ***2.2.1.5. Taux de non assurance au niveau des professionnels d'automobile***

*En ce qui concerne les professionnels agréés de l'automobile, une enquête légère a été réalisée auprès d'eux afin de mesurer le taux de non assurance en responsabilité civile spécifique de chef d'entreprise. Il s'agit de SOCAR, SOBEPAT, SONAM, SONAEC, CAMIN, TUNDE MOTORS, WEST COAST MOTORS, HERTZ et AFRI SERVICE qui sont soit des transporteurs ou concessionnaires de véhicules neufs ou encore des garagistes agréés. Il a été constaté qu'il subsiste, à leur niveau, un taux de non assurance de responsabilité civile de chef d'entreprise de 22,2% alors que ces neuf (09)*

*professionnels approchés ont tous reconnu le caractère utilitaire de l'assurance.*

*Quant aux garagistes installés dans l'informel, ils ne souscrivent aucune garantie d'assurance. Dans de tels garages, il ressort de l'enquête que 75% des conducteurs de véhicules réparés ou destinés à la vente ne disposent même pas de permis de conduire. Cette situation devrait retenir l'attention des agents de sécurité publique quand on sait qu'un accident de la circulation peut survenir à tout moment. Ce dernier peut poser un problème social aux pouvoirs publics, puis un problème économique et moral aux victimes et leurs ayants droits si les compagnies d'assurance devaient se soustraire à la réparation des conséquences dommageables de l'accident pour défaut du permis de conduire du conducteur au moment du sinistre.*

### **2.2.2. Les raisons de la non assurance**

*Les raisons qui sous-tendent cette non assurance observée lors de l'enquête sont entre autres, l'oubli d'échéance et les difficultés d'ordre financier.*

*Généralement, un assuré pris individuellement n'est pas suffisamment solvable au point de faire face aux dommages causés par son véhicule au tiers. Certes, 67,7% des usagers affirment n'être pas souvent relancés par leur société d'assurance à l'expiration des contrats. Mais en oubliant de souscrire une police d'assurance, le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule, est non seulement en infraction par rapport à la réglementation mais aussi et surtout, reste à découvert en cas de sinistre. C'est pour cette raison qu'il est recommandé aux propriétaires de véhicules de recourir à l'assureur qui met en mutualité un ensemble de personnes exposées au même risque et favorise ainsi une mise en œuvre du mécanisme de compensation en cas de réalisation du risque garanti.*

*Parmi les usagers ayant roulé au moins une fois sans assurance, 82% ont estimé que c'est suite aux difficultés financières qu'ils n'ont pas souscrit une*

assurance. Ceci pose le problème du faible niveau de revenu des populations, mais aussi de la part de ce revenu consacrée à l'assurance.

En effet, le revenu net annuel nominal par ménage au Bénin se situe autour de 193.663 FCFA <sup>15</sup>, montant relativement faible par rapport au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) actuellement fixé à 330 000 FCFA par an. Même si le véhicule n'est plus considéré comme un objet de luxe, l'on pourrait poser comme postulat que la classe d'individus qui peuvent acquérir ce bien doit avoir forcément un revenu annuel situé dans une tranche conséquente. Le montant de la prime annuelle moyenne à payer pour la souscription d'un contrat d'assurance en responsabilité civile automobile obligatoire s'élevant environ à 70 000 FCFA pour un particulier, tout propriétaire de véhicule, par une bonne définition des priorités dans les dépenses, devrait pouvoir souscrire un contrat d'assurance et s'acquitter de cette obligation en payant la prime afférente.

C'est dire qu'en principe, le faible niveau de revenu des populations ne devrait pas constituer un handicap pour la souscription de l'assurance automobile obligatoire par les propriétaires et conducteurs de véhicules. Au contraire, compte tenu de leur position financière critique, ceux-ci doivent chercher à se mettre à l'abri d'un éventuel dommage à autrui car ils ne pourront pas faire face aux réparations causées par leur véhicule en cas de sinistres. Ce qui économiquement est plus logique au point de vue de la survie financière.

Par ailleurs, il s'observe un certain paradoxe de la non assurance automobile au Bénin. En effet, l'analyse des résultats fait ressortir le paradoxe selon lequel 96,3% des enquêtés reconnaissent l'importance de l'assurance automobile mais 19% de cette même population ne prennent pas l'assurance. Cette non assurance est surtout observée chez les conducteurs de véhicules taxis tant des taxis ville que des taxis de transport de voyageurs avec un taux moyen de 20,5%. Aussi convient-il de souligner que lors de

---

<sup>15</sup> Questionnaire sur les Indicateurs de Base de Bien-être au Bénin (QUIBB 2003).

*cette évaluation, la localité de Parakou a enregistré le taux le plus élevé (35,6%) de la non assurance en responsabilité civile automobile. Ce taux important de non assurance automobile dans le septentrion pourrait s'expliquer par l'incivisme des populations de cette localité notamment en matière de l'obligation d'assurance automobile. En effet, à Parakou, certains conducteurs ont eu le courage de ne pas s'arrêter malgré l'injonction des forces de sécurité publique le jour de l'enquête.*

### **2.2.3. Autres observations déclinées par les résultats**

*Il faut signaler que lors de l'enquête, 4,5% des usagers, notamment les conducteurs des véhicules taxis, ont exprimé la nécessité de rendre obligatoire la protection du conducteur tout comme la responsabilité civile automobile et 4% déplorent la lenteur dans le règlement des sinistres par les compagnies d'assurance. Cette dernière observation appelle les sociétés d'assurance à dynamiser leur service sinistre afin de répondre aux exigences de la clientèle. La première quant à elle lance une nouvelle réflexion sur la nécessité de couvrir obligatoirement comme le tiers, les conducteurs de véhicule qui sont en permanence sujets à risques, par une garantie adaptée.*

*Au regard de ce qui précède, quelles dispositions pourraient favoriser un meilleur encadrement de l'assurance de la responsabilité civile automobile au Bénin ?*

---

---

## **3<sup>ème</sup> partie : MESURES D'ENCADREMENT DE LA NON ASSURANCE AUTOMOBILE**

---

---

### **3.1. INTERPRETATION DES RESULTATS**

*Le traitement des résultats d'enquête sur le terrain confirme les affirmations d'une étude antérieure de la Banque Mondiale sur le secteur et qui situe le niveau moyen de non assurance en responsabilité civile automobile à 20%<sup>16</sup> de la population concernée. C'est dire que le taux de non assurance en responsabilité civile automobile de 19% décliné par les résultats de l'enquête de terrain est révélateur car un peu moins du cinquième de la population concernée ne satisfait pas à cette obligation légale.*

*Les justifications d'une telle attitude peuvent se retrouver tant au plan sociologique qu'au plan du revenu des populations.*

#### **3.1.1. Au plan sociologique**

*Les fondements sociaux majeurs couvrent deux volets à savoir la perméabilité du système de répression et le dysfonctionnement des sociétés d'assurance.*

##### **3.1.1.1. La perméabilité du système de répression**

*A la lumière des résultats, il est observé que peu d'acteurs se soucient du caractère obligatoire de l'assurance automobile (16,2% des enquêtés). Cette obligation est pourtant légale. En fait, cette situation traduit le malaise du dysfonctionnement du système de répression qui retrouve bien son fondement dans la corruption et l'impunité ambiantes.*

---

<sup>16</sup>Analyse du secteur financier, Banque Mondiale juin 2005.

*Au début des années 1960, où cette assurance revêtait un caractère obligatoire, le système de répression d'alors a permis de transcender le jeu de solidarité et les concepts culturels pour imposer cette couverture: sa justification est une pièce obligatoire à bord du véhicule. Les habitudes et les pratiques s'étaient conséquemment taillées à l'aune de la nouvelle législation fort répressive et respectée.*

*Cependant, ce système de répression a fini par perdre ses lettres de noblesse car la corruption a gagné ses rangs. Les contrôles sont plutôt le lieu de rançonnement où l'illégalité de la situation de l'acteur devient monnayable donc source d'enrichissement illicite des corps de contrôle. On peut même affirmer que le contrôle est devenu le lieu de paiement d'une redevance informelle de 200 FCFA, 500 FCFA, voire de 1000 FCFA et parfois davantage. Selon les affirmations des conducteurs notamment de taxi, dans bien des cas, même avec les pièces à jour, l'acteur est contraint de payer. Cette pratique qui est notoirement observée chez cette catégorie d'usagers de la route, devient la norme car l'individu libère spontanément sa redevance qui lui confère le droit de passage.*

*Par ailleurs, en présence d'un système de contrôle plus renforcé (présence des agents des impôts, de CNSR, et de la Direction des Assurances ...) une alerte est automatiquement déclenchée pour signaler aux conducteurs "l'état" de la route par des jeux de phares, de mains ou de paroles. Ainsi, des mesures adéquates sont prises pour éviter le piège ; là encore transparaît la survivance de la solidarité africaine plus manifeste mais aux antipodes de la légalité. Certains acteurs disposant des relations au sein de la police ou gendarmerie ne se sentent pas inquiétés de rouler en infraction. « On m'arrête aujourd'hui, il y aura des interventions, et demain je serai encore en possession de mon véhicule », déclarent-ils. Il se pose alors un problème d'information, de sensibilisation et d'éducation des cibles.*

*Ainsi, la perméabilité des structures de contrôle justifie à bien d'égards, l'indifférence des acteurs face aux prescriptions légales qui conditionnent les attitudes vis-à-vis de l'assurance automobile.*

### **3.1.1.2. Dysfonctionnement des sociétés d'assurance**

*Le sort de la SONAR et surtout des victimes de "l'ancienne gestion"<sup>17</sup> a affecté la crédibilité de l'assurance au Bénin. Les garanties accordées par les nouvelles compagnies d'assurance deviennent aux yeux de l'acteur, douteuses, eu égard à cette triste expérience dans un passé proche. Malheureusement les compagnies d'assurance ne semblent pas tenir compte suffisamment de cette tendance lourde notamment, dans les procédures de règlement des sinistres qu'elles ne semblent pas alléger.*

*En effet, sur les 87 cas sinistrés de l'enquête, plus de la moitié trouvent lourdes les procédures d'indemnisation. Ce faisant, cette situation n'augure pas un climat de confiance et conforte l'acteur dans son scepticisme. La politique commerciale des compagnies d'assurance pourrait également être mise en cause. En effet, 67,7% des enquêtés affirment n'avoir reçu aucune relance de renouvellement de la part de leur compagnie d'assurance. En dehors de toute considération juridique, la relance à travers l'avis d'échéance imposée par la loi apparaît comme une stratégie de maintien et de fidélisation de la clientèle susceptible d'instaurer un partenariat.*

*Ainsi, le fonctionnement même des sociétés d'assurance concourt à la non assurance automobile. Mais que dire du niveau du revenu de la population ?*

### **3.1.2. Au plan du revenu des populations**

*L'influence du revenu se fait davantage ressentir dans le choix du contrat d'assurance. Ainsi, les contrats d'assurance de courte durée, compte tenu de leur coût plus réduit, mobilisent l'intérêt des assurés. L'observation révèle que plusieurs assurés adoptent le mécanisme de l'assurance successive de courte durée, c'est-à-dire sans saut de période de couverture, mais n'arrivent pas à respecter ses exigences, de sorte que cette pratique donne lieu, à bien*

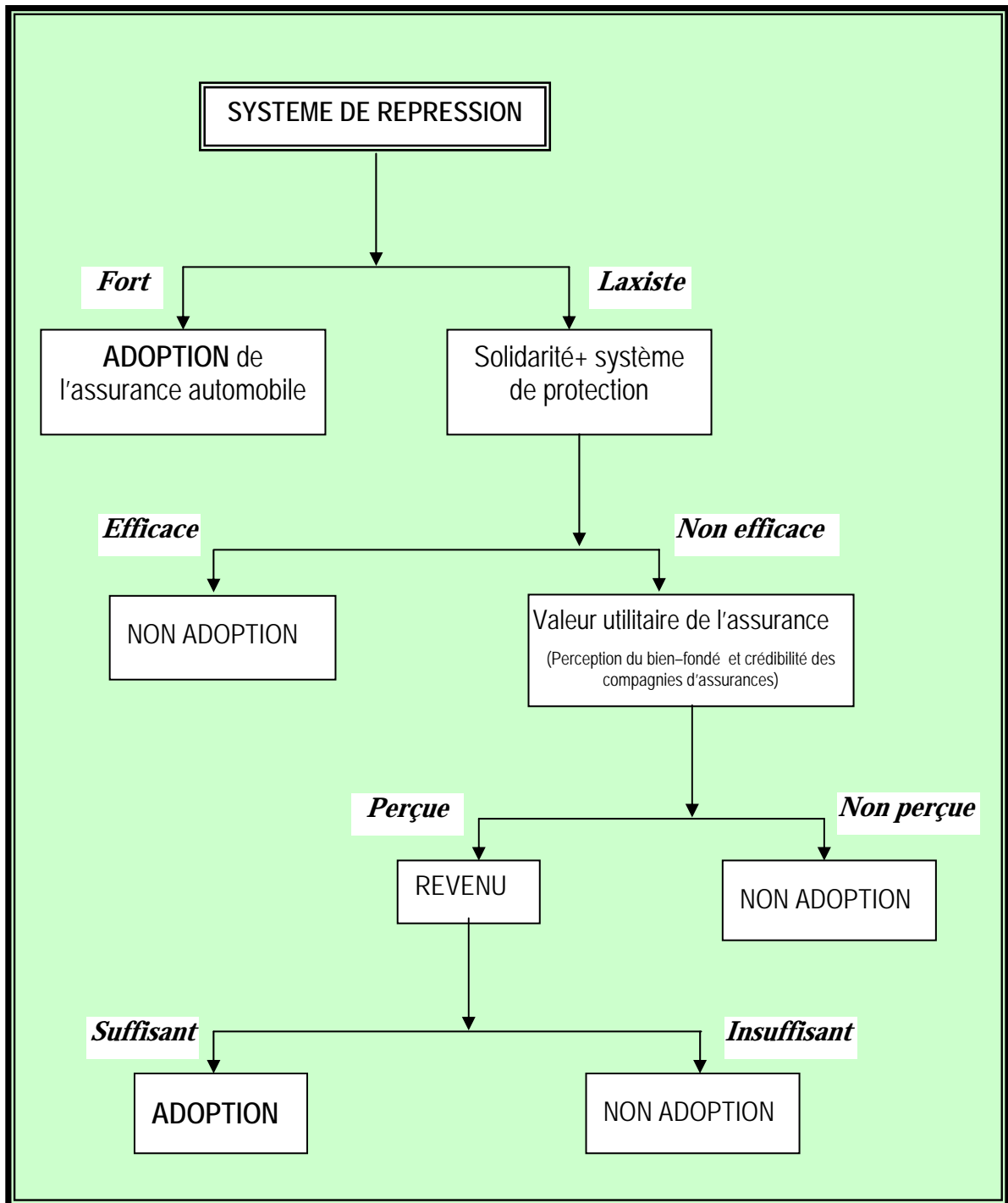
---

<sup>17</sup>Entendu comme les clients non désintéressés de la liquidation des sociétés étrangères induite par la nationalisation des assurances par l'Etat en 1974.

*des égards, à des constats de non assurance. Le motif évoqué est l'insuffisance de disponibilités financières. Quoique le revenu soit un élément essentiel explicatif du comportement de l'assuré, il n'est pourtant pas aussi déterminant. L'analyse diachronique suivant l'axe temporel de l'assurance automobile montre que pendant un régime de répression forte, les acteurs souscrivaient à l'assurance automobile non pas parce qu'ils disposaient de ressources financières suffisantes, mais plutôt à cause de la répression. Dès lors, le caractère répressif est le facteur le plus déterminant.*

*Ainsi, les éléments majeurs déterminant le comportement des acteurs peuvent se résumer schématiquement comme suit :*

Graphique 6 : Facteurs déterminant la souscription à l'assurance



## **3.2. RECOMMANDATIONS**

*Au regard de ce qui précède, il apparaît sans conteste que l'obligation d'assurance automobile n'est pas suffisamment observée au Bénin. Pour l'insérer dans la préoccupation de la cible résiduelle, il s'impose des actions de la part tant des acteurs du secteur des assurances que de l'administration publique.*

### **3.2.1. A l'endroit des acteurs du secteur des assurances**

*R<sub>1</sub>- Observer l'exigence de l'article 14 du Code CIMA relative à l'avis d'échéance. Les sociétés d'assurance devront d'une part, disposer d'une fonctionnalité dans leur système d'exploitation informatique qui permette d'émettre les avis d'échéance à bonne date et d'autre part, l'Association des Sociétés d'Assurances du Bénin (ASA-Bénin) devra négocier dans le sens d'une économie d'échelle significative, un contrat avec la Poste pour permettre leur transmission aux destinataires. L'envoi par courrier électronique devrait également être envisagé.*

*R<sub>2</sub> – Mettre en place, par le biais de l'Association des Sociétés des Assurances du Bénin, des conventions de règlement de sinistres. Le cas des sinistres matériels pourra être envisagé de façon imminente dans un premier temps.*

*R<sub>3</sub> – Mettre en place, une véritable politique de communication ciblée sur l'utilité et les avantages de l'assurance automobile, ainsi que les inconvénients de la non assurance.*

*R<sub>4</sub> – Envisager à moyen terme, la mise en place du fichier automobile en portefeuille au niveau de l'ensemble des sociétés d'assurance concernées, pour une meilleure analyse du comportement du risque et par voie de conséquence, procéder aux ajustements sur la prime qui s'imposent.*

*R<sub>5</sub> – Développer au niveau de chaque société d'assurance, une politique commerciale adaptée.*

*R<sub>6</sub> – Pour régler en partie le problème du coût de l'assurance, on pourrait mettre en place et développer un système d'assurance flotte pour les véhicules personnels des employés de chaque entreprise. Chacun d'eux paie sa prime auprès de la comptabilité de son entreprise à charge pour cette dernière de la reverser à la compagnie d'assurance qui aurait obtenu ce marché de la flotte du personnel de l'entreprise. Ce faisant, le risque de non assurance pourrait être éliminé au niveau des salariés de l'entreprise.*

### **3.2.2. A l'endroit de l'Administration Publique**

*R<sub>7</sub> – Actualiser le texte de la Loi N°65-1 du 04 mars 1965 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule à moteur terrestre.*

*R<sub>8</sub> – Mettre en concession la gestion des fourrières afin d'assurer une meilleure garde des véhicules arrêtés pour défaut d'assurance.*

*R<sub>9</sub> – Renforcer le contrôle routier et instituer un système de partenariat « gagnant-gagnant » avec les forces de l'ordre. Ce système consisterait en ceci : dès que les policiers ou gendarmes arrêtent un usager non assuré, ils lui retirent ses pièces et le renvoient vers une compagnie d'assurance de son choix pour souscrire l'assurance à charge pour l'assureur de laisser à cet usager une copie du reçu. Les forces de l'ordre récupèrent ce reçu, contrôlent l'attestation d'assurance avant de restituer le véhicule au propriétaire. Ces reçus seront centralisés puis renvoyés avec un bordereau aux différentes compagnies mensuellement.*

*Il reviendrait à ces compagnies d'assurance de payer au profit des forces de l'ordre, une commission symbolique dont le montant ne dépasserait pas ce qu'à prévu le législateur pour les apporteurs simples.*

*R<sub>10</sub> – Donner un contenu concret aux réflexions sur l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur de deux et trois roues.*

*R<sub>11</sub> – Instituer le fichier du parc circulant au Bénin.*

*R<sub>12</sub> – Renforcer et systématiser les attributions du Centre National de la Sécurité Routière (CNSR) en matière de contrôle de l'obligation d'assurance tant au cours de la visite technique qu'au niveau des contrôles physiques.*

*R<sub>13</sub> – Rendre opérationnel le Fonds de Garantie Automobile (FGA) à brève échéance.*

*R<sub>14</sub> – Instituer un Comité paritaire, regroupant tous les acteurs clés, sur les problèmes de transports automobiles au Bénin.*

---

## CONCLUSION

---

*C'est le souci constant du législateur de protéger les victimes d'accidents de la circulation routière qui l'a conduit à rendre obligatoire l'assurance de responsabilité civile automobile.*

*Malheureusement, il ressort des enquêtes et multiples investigations effectuées dans le cadre de cette étude qu'une frange non négligeable de la population concernée n'observe pas cette obligation d'assurance, notamment pour des raisons d'ordre culturel. En effet, l'entraide et la solidarité familiale et collective continuent de caractériser nos sociétés.*

*Face à ce constat, il urge de prendre les mesures idoines pour éduquer, informer et sensibiliser la population, pour la plupart analphabète, afin de lui faire prendre conscience de l'importance du rôle de l'assurance et surtout du caractère impératif de la loi, car force doit demeurer, malgré tout à la loi.*

*Enfin, la Direction des Assurances devra initier, en relation avec les services de la sécurité publique (Gendarmerie et Police), l'Association des Sociétés d'Assurance du Bénin (ASA Bénin), le Centre National de Sécurité Routière et le Fonds de Garantie Automobile du Bénin (FGA Bénin), des contrôles d'attestation d'assurance sur l'ensemble du territoire national pour atténuer sensiblement ce phénomène de non assurance au Bénin.*

*Au regard, du caractère sensible du risque automobile, c'est à ce prix que va se constituer les bases d'une mutualité équilibrée. Cela permettra par ailleurs d'obtenir d'une part des niveaux de primes plus incitatifs pour les assurables, et d'autre part, un résultat technique moins déséquilibré de ladite branche.*

---

## ANNEXES

---

- ☞ *Annexe 1 : Les questionnaires d'enquête*
- ☞ *Annexe 2 : Loi n°65-1 du 4 mars 1965*
- ☞ *Annexe 3 : Ordonnance N°31 /PR/MFAE/ MTPTPT du 13/août 1966, portant modification de la loi n°65-1 en matière de visite technique des véhicules privés.*
- ☞ *Annexe 4 : Arrêté n°499 MF/DI, du 25 juin 1971, portant modalités d'applications des dispositions de la loi n°65-1 du 4 mars 1965.*

**ETUDE : Evaluation du Taux de Non Assurance en Responsabilité Civile Automobile**

**Poste de Contrôle :**..... /\_/\_/

**Localité :**..... /\_/\_/

**Enquêteur°:**..... /\_/\_/

**QUESTIONNAIRE USAGERS**

**Le Ministère des Finances et de l'Economie assure la responsabilité des informations collectées et en garantit un traitement confidentiel conformément au secret statistique**

**N°questionnaire :** \_\_\_\_\_ /

**I. LE VEHICULE**

1) Marque : ..... /\_/\_/

- 1- Peugeot       2- Renault       3- Toyota       4- Mitsubishi   
5- Mercedes       6- BMW       7- Autres.....

2) Puissances : ..... /\_/\_/

- 1- 1 à 2 CV       2- 3 à 6CV       3- 7 à 10 CV       4- 11 à 14 CV   
5- 15 à 23 CV       6- 24 et plus

3) Energie : ..... /\_/\_/

- 1- Essence       2- Diesel

4) Source d'approvisionnement en carburant : ..... /\_/\_/

- 1- Station SONACOP       2- Autres Stations       3- Vendeurs en vrac

5) Catégories : ..... /\_/\_/

- 1- Tourisme       2- Transport privé de marchandises   
3- Taxi ville       4- Motorisé de 2 ou 3 roues   
5- Transport public de marchandises       6- Transport de voyageurs (inter-urbain)   
7- Véhicule de location       8- Véhicule Spécial .....

6) Age : ..... /\_/\_/

7) Usages : ..... /\_/\_/

8) Zone habituelle de circulation : ..... /\_/\_/

9) Conducteur habituel : ..... /\_/\_/

- 1- Propriétaire       2- Chauffeur       3- Autres.....

10) Zone de garage : ..... /\_/\_/

**II. LE CONDUCTEUR**

1) Quelle garantie d'assurance automobile prenez-vous d'habitudes ? ..... /\_/\_/

- 1- RC       2- Défense recours       3- Dommage       4- Incendie   
5- Vol       6- Vol par braquage       7- Protection du conducteur       8- Bris de glace   
9- CEDEAO

- 2) A quoi vous sert votre assurance automobile ? : /\_\_\_/
- 1- Protection de l'assuré  2- Protection du conducteur
- 3- Garantie contre les dommages causés au véhicule  4- Garantie contre les dommages causés à autrui
- 5- Autres.....
- 3) Pourquoi prenez-vous cette assurance ?..... /\_\_\_/
- 4) Avez-vous déjà changé de Compagnies d'Assurance ? 1- Oui  2- Non  /\_\_\_/
- 4.1. Si Oui, Combien de fois ?..... /\_\_\_/
- 4.2. Et Pourquoi ?..... /\_\_\_/
- .....

### III. SITUATION D'ASSURANCE

- 1) Compagnie d'Assurance habituelle : /\_\_\_/
- 1- Africaine  2- NSAB  3- FEDAS  4- GAB
- 5- SOBAC
- 2) Comment appréciez-vous l'accueil à la souscription du contrat d'assurance ? /\_\_\_/
- 1- Bon  2- Passable  3- Mauvais
- 3) Votre assurance est-elle en état de validité aujourd'hui ? 1-Oui  2- Non  /\_\_\_/
- 4) Depuis combien d'années vous assurez-vous ? :..... /\_\_\_/
- 5) Est-ce que votre Compagnie vous relance pour le renouvellement de votre contrat ?°: /\_\_\_/
- 1- Oui  2- Non
- 6) Y a t-il eu des sauts de période d'assurances ? 1- Oui  2- Non  . /\_\_\_/
- 7) Et pourquoi ?..... /\_\_\_/
- 8) Avez-vous connu de sinistres ? 1- Oui  2- Non  /\_\_\_/
- 8.1. Si Oui, Combien de fois ?..... /\_\_\_/
- 8.2. L'avez-vous déclaré à votre assureur ? 1- Oui  2- Non  /\_\_\_/
- 8.3. Après combien de temps l'avez-vous tenu informé à chaque fois ? /\_\_\_/
- 1- Moins de 5 jours  2- Plus de 5 jours
- 8.4. Comment avez-vous été reçu par votre assureur lors de la déclaration de votre sinistre ? /\_\_\_/
- 1- Bien  2- Passable  3- Mal
- 9) Etiez-vous responsables de l'accident ? 1- Oui  2- Non  /\_\_\_/
- 10) Quelle est la nature des dommages subis ? /\_\_\_/
- 1- Corporels  2- Matériels
- 11) Après quelle durée avez-vous été dédommagé suite à la déclaration de votre sinistre ? /\_\_\_/
- 1- Avant 12 mois  2- Avant 24 mois  3- Après 24 mois
- 12) Comment appréciez-vous votre dédommagement ? /\_\_\_/
- 1- Satisfaisant  2- Acceptable  3- Mauvais



N°questionnaire : \_\_\_\_\_ /

**ETUDE** : Evaluation du Taux de Non Assurance en Responsabilité Civile Automobile

**Structure contrôlée**:..... /\_/\_/

**Localité** :..... /\_/\_/

**Enquêteur**°:..... /\_/\_/

## QUESTIONNAIRE PROFESSIONNELS D'AUTOMOBILE

**Le Ministère des Finances et de l'Economie assure la responsabilité des informations collectées et en garantit un traitement confidentiel conformément au secret statistique**

### I. RENSEIGNEMENTS SUR LE PROFESSIONNEL

1) Quelle est la Nature de votre structure ? /\_/\_/  
1- Concessionnaire  2- Garagiste non agréé  3- Contrôle technique  4- Autres :.....

2) Quelles activités professionnelles exercez-vous ? /\_/\_/  
1- Vente véhicule  2- Réparation véhicule  3- Location véhicule  4- Dépannage   
5- Autres : .....

3) Dans quel métier êtes-vous professionnel? /\_/\_/  
1- Mécanique  2- Vente  3- Contrôle de véhicule  4- Autres :.....

4) Etes-vous associés avec d'autres professionnels ? /\_/\_/  
1- Oui  2- Non

5) Depuis combien d'années exercez-vous votre profession ? /\_/\_/  
1- Moins de 5 ans  2- De 5 à 10 ans  3- De 10 à 15 ans  4- De 15 à 20 ans   
5 - Plus de 20 ans

6) Zone d'installation du garage : ..... /\_/\_/

7) Vos fournisseurs, clients ou des usagers vous confient-ils des véhicules pour la réparation ou pour la vente ? 1- Oui  2- Non  /\_/\_/

8) Après réparation, vous arrive-t-il de conduire les véhicules réparés en guise d'essai ? /\_/\_/  
1- Oui  2- Non

### II. SITUATION D'ASSURANCE

1) Au regard de la densité de votre activité, combien de véhicules mettez-vous à l'essai en même temps ?..... /\_/\_/

2) Tous les conducteurs de véhicules réparés ou destinés à la vente dans votre garage ont-ils le permis de conduire ? 1- Oui  2- Non  /\_/\_/

- 3) Savez-vous que vous avez la garde ou que vous êtes responsable des véhicules confiés par les fournisseurs ou clients ? 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 4) Avez-vous connu d'accident de la circulation avec un véhicule placé sous votre garde ? 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 5) Comment avez-vous régler la situation avec le propriétaire du véhicule ? /\_\_/  
 .....  
 .....
- 6) Savez-vous que l'assurance du véhicule ne couvre pas votre responsabilité de professionnel de véhicule ? 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 7) Avez-vous l'habitude de souscrire un contrat d'assurance dans le cadre de votre activité professionnelle ? 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 8) Quelle est l'étendue de la garantie d'assurance souscrite ?..... /\_\_/
- 9) Votre assurance est-elle en état de validité aujourd'hui ? /\_\_/  
 1- Oui  2- Non
- 10) Depuis combien d'années vous assurez-vous ? :..... /\_\_/
- 11) Savez-vous que cette assurance est obligatoire pour votre responsabilité civile ou celle des personnes travaillant dans votre exploitation ? : 1- Oui  2- Non  /\_\_/

### III. APPRECIATION SUBJECTIVE SUR L'ASSURANCE

- 1) Dans votre entreprise a-t-on roulé une fois un véhicule destiné à la réparation ou à la vente sans une assurance en état de validité ?°: 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 2) Pourquoi ne prenez-vous pas l'assurance ? :..... /\_\_/
- 3) Ne craignez-vous pas les conséquences d'un accident ou d'un incendie au moment où le véhicule est sous votre garde ? 1- Oui  2- Non  /\_\_/
- 4) Que pensez-vous de l'obligation d'assurance des professionnels comme vous, en responsabilité civile automobile ? /\_\_/  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU DAHOMEY

**LOI N° 65-1**

**RENDANT OBLIGATOIRE LA SOUSCRIPTION D'ASSURANCE PAR TOUT  
UTILISATEUR D'UN VEHICULE A MOTEUR TERRESTRE**

**L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté**

**Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :**

**TITRE PREMIER  
DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE**

**Article Premier** : Toute personne physique ou morale dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque quel que soit le pays ou la série d'immatriculation du véhicule, doit pour faire circuler ledit véhicule sur le territoire du Dahomey, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application.

Sont assujettis à l'assurance obligatoire les véhicules ci-dessus définis dont la puissance en cylindrée part de 125 cm<sup>3</sup>.

La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par la présentation d'un document justificatif.

**Article 2** : Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ne sont pas applicables aux véhicules circulant sur rails.

**Article 3** : L'obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels résultant à l'occasion de la circulation :

1. des accidents, incendies et explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte ;
2. de la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits.

**Article 4** : Les contrats d'assurance prévus à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi doivent couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat, du propriétaire du véhicule et toute personne ayant avec leur autorisation, la garde ou la conduite de ce véhicule, et être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur régulièrement agréé dans le cadre des dispositions de la loi n°62-24 du 17 juillet 1962.

## TITRE II SANCTIONS

-----

**Article 5** : A défaut de présentation du document justificatif prévu à l'article 1<sup>er</sup>, la justification de l'assurance devra être fournie aux autorités judiciaires par tous les moyens.

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, sera puni d'un emprisonnement de 1 à 3 mois et d'une amende de 15.000 à 1.000.000 francs C.F.A. ou de l'une de ces peines seulement. En cas d'accident, la peine sera de 4 à 6 mois d'emprisonnement et d'une amende de 30.000 à 2.000.000 de francs C.F.A. ou de l'une de ces peines seulement.

**Article 6** : Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

**Article 7** : Sous peine d'une amende de 500 francs C.F.A., tout conducteur d'un véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup> doit être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfaite. Cette présomption résultera de la production aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions, à la police de la circulation, d'un document dont les conditions d'établissement et de validité sont fixées à l'article 10.

A défaut de cette présentation et jusqu'à ce qu'il ait été justifié de l'assurance, le véhicule sera placé en fourrière à la diligence de l'autorité investie du pouvoir de police. Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule, son transport, sa garde ou sa mise à l'abri, sont à la charge du propriétaire.

L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de huit jours sous peine d'une amende de 5.000 francs C.F.A. sur plainte de l'assuré adressée au Bureau de Contrôle des Assurances.

**Article 8** : Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente loi, la victime sera fondée à se prévaloir des mesures conservatoires prévues aux articles 48 à 57 du Code de Procédure Civile.

## TITRE III ETUDE DE LA GARANTIE

-----

**Article 9** : Les contrats d'assurances prévus à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus doivent obligatoirement comporter une garantie illimitée pour les dommages corporels et matériels causés à autrui par suite des accidents de la circulation.

Toutefois, en ce qui concerne le recours des tiers en cas d'incendie ou d'explosion spontanée, la garantie est limitée à un maximum de 50.000.000 de francs C.F.A. par sinistre et par véhicule.

**Article 10** : A compter de la date de publication de la présente loi, tout contrat garantissant une responsabilité visée à l'article 1<sup>er</sup> sera, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter les mêmes garanties qu'à l'article 9.

Pour les contrats en cours à la date de publication de la présente loi et qui ne comporteraient pas les garanties prévues à l'aliéna précédent, l'assureur pourra, dans un délai de trois mois à

compter de cette publication, proposer un nouveau taux de prime qui prendra effet à la date de publication de la loi.

L'assuré, dans un délai d'un mois suivant la notification de cette proposition, pourra résilier le contrat moyennant préavis de dix jours. Cette résiliation donnera lieu à la restitution de la portion de prime payée pour le temps ou l'assurance ne court plus, calculée prorata-temporis.

**Article 11** : En cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur ou des remorques ou semi-remorques, et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné, le contrat d'assurance continue à couvrir le nouveau propriétaire et ne peut être suspendu ou résilié qu'après que le premier souscripteur en ait formulé la demande. La résiliation ne sera effective que dix jours après que l'assureur en ait pris connaissance.

En cas d'aliénation du véhicule, l'assuré ne peut obtenir la résiliation du contrat que s'il donne la preuve qu'une nouvelle police couvre le véhicule aliéné.

#### **TITRE IV DU CONTROLE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE**

-----

**Article 12** : Pour l'application du dernier alinéa de l'article 7 de la présente loi, l'entreprise d'assurance doit délivrer sans frais un document justificatif dit "attestation d'assurance" pour chacun des véhicules couverts par la police.

Si la garantie du contrat s'applique à la fois à un véhicule à moteur et à ses remorques ou semi-remorques, une seule attestation peut être délivrée à la condition qu'elle précise le type des remorques ou semi-remorques qui peuvent être utilisées avec le véhicule, ainsi que, le cas échéant, leur numéro d'immatriculation.

L'attestation peut être en tout état de cause, délivrée en autant d'exemplaires qu'il sera prévu au contrat.

L'attestation d'assurance doit mentionner la dénomination et l'adresse complète de l'entreprise d'assurance, les nom, prénoms et adresse du souscripteur du contrat, le numéro de la police d'assurance, la période d'assurance correspondant à la prime ou portion de prime payée. La présomption d'assurance ne joue que pour la période mentionnée par ce document. En outre, elle doit préciser les caractéristiques du véhicule, notamment son numéro d'immatriculation ou à défaut s'il y a lieu le numéro du moteur. Le cas échéant, elle portera également mention de la profession du souscripteur.

Le document justificatif prévu ci-dessus est une présomption d'assurance à charge au porteur de produire le contrat.

**Article 13** : Pour faciliter le contrôle, un document apparent délivré par l'assureur en même temps que l'attestation d'assurance, est fixé sur chacun des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi.

**Article 14** : Les documents justificatifs visés aux articles 12 et 13 ci-dessus sont délivrés dans un délai maximum de huit jours à compter de la souscription du contrat et renouvelés lors du paiement de la prime ou portion de prime correspondante. L'attestation doit être délivrée et renouvelée s'il y a lieu sans frais supplémentaires.

Faute d'établissement immédiat de ces documents, l'entreprise d'assurance délivrera sans frais à la souscription du contrat une attestation provisoire qui établit la présomption d'assurance pendant un délai de vingt jours.

Cette attestation, établie en autant d'exemplaires que le document justificatif correspondant, doit mentionner la dénomination, l'adresse de l'entreprise d'assurance, les nom, prénoms et adresse du souscripteur du contrat, la nature et le type du véhicule, ainsi que la période pendant laquelle elle est valable et, le cas échéant, la profession du souscripteur.

Les documents justificatifs d'assurance ne pourront être remis que sur présentation d'un certificat attestant que le véhicule dont il s'agit a été soumis depuis moins d'un an à une vérification effectuée dans les conditions définies au titre ci-après.

**Article 15** : En cas de perte ou de vol de l'attestation prévue à l'article 12, l'assureur ou l'autorité compétente en délivrera un duplicata sur simple demande de la personne au profit de qui le document original avait été établi.

**Article 16** : La forme en laquelle devront être établis les documents prévus au présent titre est fixée par arrêté du Ministre chargé des Finances.

**Article 17** : En cas de suspension de garantie, de résiliation du contrat, sauf en cas de retrait total d'agrément, ou de dénonciation de la tacite reconduction, l'assureur avise le Contrôle des Assurances qui fait procéder au retrait du document justificatif.

## **TITRE V DE LA PREVENTION**

-----

**Article 18** : Les véhicules soumis à l'obligation d'assurance ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils font l'objet d'une vérification annuelle portant sur leur état mécanique en ce qui concerne les véhicules de tourisme.

Cette vérification est effectuée par les soins des services relevant du Ministère des Travaux Publics ou, le cas échéant, par un professionnel agréé par lesdits services.

Si l'état du véhicule est satisfaisant il est délivré sans frais au propriétaire un certificat l'attestant.

Dans le cas contraire, le véhicule doit être représenté dans le délai maximum d'un mois. S'il n'est pas alors possible de délivrer le certificat prévu au troisième alinéa, le véhicule est mis en fourrière aux frais du propriétaire. Toutefois, les véhicules de transports publics (voyageurs et marchandises) restent soumis à la législation antérieure quant aux vérifications techniques et paiements des droits et taxes y afférents.

## **TITRE VI DISPOSITIONS DIVERSES**

-----

**Article 19** : Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui, ayant sollicité la souscription d'un contrat ou la modification d'un contrat déjà existant, lorsque cette proposition est faite pour satisfaire à l'obligation d'assurance auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur dont les statuts n'interdisent pas la prise en charge du risque en cause, en raison de sa nature, se voit opposer un refus en saisit la représentation professionnelle locale des assureurs.

Celle-ci fixe le montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance ou l'assureur intéressé est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé.

Elle peut déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

Si l'accord ne peut se faire entre les professionnels ou si la personne visée à l'alinéa premier ci-dessus l'en saisit, l'Administration fixe la prime moyennant laquelle l'assureur intéressé est tenu de garantir le risque. La prime est alors fixée par une commission présidée par un magistrat désigné par le Ministre de la justice, et comprenant le contrôleur des assurances, un représentant des assureurs proposé par la représentation professionnelle à l'agrément du Ministre chargé des Finances et un représentant des usagers proposé selon le cas d'espèce à l'agrément du Ministre chargé des Finances, soit par l'association des usagers de l'automobile ou des véhicules à deux roues, la plus représentative, soit par l'association professionnelle intéressée. Les modalités de fonctionnement de cette commission sont fixées par décret.

## DISPOSITIONS TRANSITOIRES

-----

**Article 20** : Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1965.

**Article 21** : Des décrets fixeront en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi.

**Article 22** : La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat.

Fait à Cotonou, le 4 mars 1965

Par le Président de la république :                    **Signé : S. M. APITHY**

**Le Président du Conseil, Chef du Gouvernement**  
**Signé : J. AHOMADEGBE-TOMETIN**

Pour Le Ministre des Finances,  
des Affaires Economiques et du Plan absent :  
Le Garde des Sceaux,  
Ministre de la Justice et de la Législation,  
chargé de l'intérim,

Signé : A. ADANDE

P.C.C. à la copie du 24 juin 1969  
Cotonou, le 9 mars 2006  
Le Directeur des Assurances



**ORDONNANCE N°31 /PR/MFAE/ MTPPT**

**DU 13 AOUT 1966**

**PORTANT MODIFICATION DE LA LOI N° 65 -1  
EN MATIERE DE VISITE TECHNIQUE DES VEHICULES PRIVES.**  
-----

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la proclamation du 22 Décembre 1965 ;

VU le Décret N°144/PR du 24 Décembre 1965, portant formation du Gouvernement ;

VU le Décret N°215/PR du 16 Mai 1966, déterminant les services rattachés à la Présidence de la République et fixant les attributions des membres du Gouvernement ;

VU l'Arrêté n°6.138/M. du 24 Juillet 1956, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;

VU la loi n°65-1 du 4 Mars 1965, rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule à moteur terrestre notamment en son article 18.

SUR la proposition du Ministre des Travaux Publics, Transports, Postes et Télécommunications, et du Ministre des Finances et des Affaires Economiques :

Le Conseil des Ministres entendu,

**ORDONNE :**

**ARTICLE PREMIER** : L'article 18 de la loi n° 65-1 du 4 Mars 1965, rendant obligatoire la souscription d'assurance pour tout utilisateur d'un véhicule à moteur terrestre, est abrogé et remplacé par les dispositions ci -après :

**ARTICLE 18 NOUVEAU** : Les véhicules soumis à l'obligation d'assurance ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondant aux prescriptions réglementaires en matière de circulation routière. Ils font l'objet d'une vérification annuelle portant sur leur état mécanique en ce qui concerne les véhicules de tourisme ayant plus d'un an; aucune vérification n'est faite pour les véhicules neufs mis pour la première fois en circulation.

La vérification est effectuée par les soins des services compétents du Ministère des Travaux Publics et des Transports, ou les cas échéants par un professionnel agréé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Si l'état du véhicule est satisfaisant, il est délivré au propriétaire une attestation de conformité aux prescriptions. Cette attestation est timbrée à 50 francs de timbres fiscaux.

La délivrance de l'attestation de conformité est en plus soumise au paiement d'une redevance dont le taux est fixé à 1.000 francs.

Au cas où l'état du véhicule n'est pas satisfaisant, le véhicule doit être représenté dans un délai maximum d'un mois.

Tout véhicule non présenté dans ce délai ou tout véhicule présenté à nouveau dans un état non conforme aux prescriptions réglementaires, seront systématiquement mis en fourrière aux frais du propriétaire.

L'autorisation de sortie de fourrière est délivrée par le Service des Mines, la sortie de fourrière ne peut être accordée que sur garantie d'un garage de réparation de véhicules automobiles.

Les véhicules de transports Publics et Privés (voyageurs et marchandises) restent soumis à la législation antérieure quant aux vérifications techniques et paiement des droits et taxes y afférents.

**ARTICLE 2** : La présente ordonnance sera exécutée comme loi d'Etat.

Fait à COTONOU, le 13 Août 1966

Signé : Général Christophe SOGLO

par le Président de la République

Le Ministre des Travaux Publics,  
Transports, Postes et Télécommunications,

Signé : Marcel DADJO

Le Ministre des Finances et des  
Affaires Economiques  
Signé : Nicéphore SOGLO

**AMPLIATIONS :**

PR	4
MF & Sces Intéressés	10
Ministères	10
C.S.	6
SGG	4
Chambre com.	2
D.A.I. et Services	50
D.I.	1
D.E.D.T.	2
MTP	6
JORD	1

P.C.C. à la copie du 20 août 1966

COTONOU, le 9 mars 2006

**LE DIRECTEUR DES ASSURANCES**



**ARRETE N°499 MF/DI, DU 25 JUIN 1971,**

**PORTANT MODALITES D'APPLICATION DES DISPOSITIONS  
DE LA LOI N°65-1 DU 4 MARS 1965.**

-----

Le Ministre des Finances,

VU la déclaration du 30 avril 1970, instituant un Conseil Présidentiel ;

VU l'ordonnance n°70-34 C.P. du 7 mai 1970, portant charte du conseil présidentiel ;

VU le décret n°70-81 C.P. du 7 mai 1970, portant formation du Gouvernement ;

VU la loi n°65-1 du 4 mars 1965, portant obligation d'assurance par tout utilisateur de véhicule à moteur terrestre ;

VU la loi 62-24 du 17 juillet 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances ;

VU le décret n°324 PR/MEF/CAB du 2 novembre 1968, portant création et organisation de la Direction des Impôts ;

Sur rapport du Directeur des Impôts, chargé du contrôle des Assurances,

**ARRETE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : A compter du 1<sup>er</sup> juillet 1971, toute personne physique ou morale dont la responsabilité peut être engagée du fait de l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur soumis à l'obligation d'assurance prévue par la loi n°65-1 du 4 mars 1965, doit, pour faire circuler ledit véhicule sur le territoire national, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité.

Les contrats souscrits auprès d'une compagnie d'assurance ou d'un assureur à cet effet ne peuvent avoir une durée inférieure à six mois consécutifs et renouvelable par tacite reconduction.

**ARTICLE 2** : Quiconque aura contrevenu aux dispositions du présent arrêté verra conduire son véhicule à la fourrière.

Les frais engagés pour le transport et la garde en fourrière du véhicule seront à la charge de son propriétaire.

L'agrément pour pratiquer au Dahomey l'assurance automobile sera retiré à tout assureur qui ne se conformera pas à l'application du présent arrêté.

**ARTICLE 3** : Conformément à l'article 16 de la loi 65-1 du 4 mars 1965, tout assureur est tenu d'adresser au contrôle des Assurances, une copie de toute lettre de résiliation d'un contrat.

Si dans un délai de 48 heures après la résiliation de son contrat, un propriétaire ne justifie pas au contrôleur des Assurances de la souscription d'un nouveau contrat, le véhicule sans assurance, sera à la diligence du Service des Assurances, mis en fourrière par les agents de la Force Publique.

A cet effet, les assureurs indiqueront, en gros caractère, sur chaque avis de résiliation l'obligation pour l'assuré d'obtenir dans les 48 heures, le visa du contrôleur des Assurances sur tout nouveau contrat.

**ARTICLE 4** : Les Directeurs des Impôts, de la Sûreté Nationale et le Chef d'Etat-Major de la Gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel.

Cotonou, le 25 Juin 1971

LE MINISTRE DES FINANCES,

Pascal CHABI-KAO

P.C.C.

COTONOU, le 9 mars 2006

**LE DIRECTEUR DES ASSURANCES**

