Image not found or type unknown

PORTÉES ET LIMITES D'UN ACCORD

publié le **02/01/2015**, vu **2570 fois**, Auteur : Boudeffa Tahar (Majid)

Les compagnies d'assurance algériennes dommage, ont signé un accord multilatéral dont la finalité est de plafonner les réductions consenties sur le tarif automobile et de durcir les franchises sur les sinistres qui affectent la garantie "tous risques" . Comment s'articule cet accord ? En quoi bride t'il la concurrence ? Pourquoi le superviseur sectoriel l'a t-il cautionné? Et que vaut cette caution ? La jurisprudence européenne relative aux cas d'ententes illicites dans les assurances , peut elle constituer une grille de lecture pertinente de l'accord objet de cet article ?

1. Introduction

Nous référons à l'accord multilatéral du 07/06/2012 que nous désignons ici sous l'abréviation d' A.M et qui a été adopté au mois de juillet 2012 par toutes les compagnies d'assurances dommage opérant sur le marché : Saa , Caar , Caat , Ciar , Cash , 2AA , Salama, Trust , Gam, Alliance , Axa dommage , plus deux sociétés à forme mutuelle, Cnma et Maatec. L'accord dont il s'agit concerne exclusivement la branche auto et comporte en particulier quatre importantes mesures, ci-après détaillées, que les signataires se sont engagés à mettre en œuvre à partir du premier octobre 2012 :

1. Plafonnement des réductions auto, volet dommage, à hauteur de 30% maximum pour les personnes physiques et 50% pour les personnes morales.
2. Relèvement du taux de prime de la garantie « tous risques » de 4,5% à 5 %, taux applicable à la valeur du véhicule assuré.
3. Application d'une franchise absolue de 2500 DA minimum sur chaque sinistre affectant la garantie tous risques ou tout autre garantie dommage auto.
4. Mise sur pied d'un comité de veille , au niveau de l'Union des Assureurs Algeriens (UAR) ayant pour mission de suivre la bonne application des mesures ci-dessus adoptées et d'adresser un rapport trimestriel à la plénière.

L' A.M été présenté par ses initiateurs comme un retour aux fondamentaux de l'assurance et à la discipline tarifaire. Il a vocation en tant que « démarche salutaire pour le secteur et l'économie nationale de mettre un peu d'ordre dans un marché ou règne une certaine anarchie et ou a été constaté des remises qui pouvaient atteindre même les 90% »(1). En première lecture, nous sommes tentés de le saluer. Mais à l'épreuve de l'analyse critique sa pertinence se révèle ténue. Outre des aspects techniques et managériaux discutables, il soulève des questionnements intéressants au regard de sa compatibilité avec les règles du marché et des rapports institutionnels entre Autorités sectorielles de la régulation et Autorités générales de la concurrence que nous allons tenter de mettre en perspective à travers cet article . Celui-ci a valeur de débat, de réflexion et de manière de voir.

1. Cohérence de l’accord

Nous allons tenter de jauger ici la pertinence de la démarche de l'UAR en relation avec les motifs qui l’ont suscitée, ses fondements techniques et des objectifs qu’elle poursuit..

1.1 : Impact des réductions

Clarifions d’emblée les choses : les réductions dans les assurances comme dans d’autres secteurs, ne sont pas des largesses désintéressées consenties aux clients. Ce sont des leviers commerciaux rendus possibles par les niveaux de marges d’assurance affichés , et destinés à capter la clientèle d’un segment bien identifié ou à doper le volume de vente de certains produits lucratifs comme la « Tous risques » couverture d"assurance dont les encaissements ont explosé ces dernières années à plus de 20% de croissance annuelle, en relation avec la vigueur inédite du marché automobile. L’abaissement du tarifs relatif à cette garantie, dans la proportion moyenne de 50 %, (moyenne marché), a généralisé et « démocratisé » sa souscription sur les quasi totalité des véhicules neufs acquis par les clients.

Contrairement aux affirmations relatives aux pertes financières enregistrées par les assureurs dans la branche auto du fait des réductions accordées , voir de de pratiques de dumping supposées (qui légitimeraient l’accord conclu) (2), la vente de la garantie "Tous risques " avec des rabais de 50% voir davantage , a été un extraordinaire ressort qui a tiré la croissance du marché et généré des flux financiers sans précédent au bénéfice des assureurs en terme de profitabilité ou de trésorerie. Les retombées de ces flux ont dopé leur performance globale et ont eu un effet positif inédit sur les soldes techniques de la branche auto. « L’auto, c’est du pain bénit pour les assureurs » (3) qui ne fournissent d’ailleurs, aucun chiffrage des déficits hypothétiques et incertains qu’ils auraient subi du fait des pratiques commerciales antérieures. La garantie responsabilité civile (RC) pose indiscutablement quelques problèmes . Son tarif actuel de référence est loin d' être ajusté au coût réel du risque couvert d 'où des rappels de marges systématiques . Cependant la branche auto et ses résutats techniques devraient être appréhendés , en dernier ressort , dans leur globalité (toutes garanties confondues) et non pas au travers du seul prisme déformant de la RC.

Dans un marché porté par une croissance ininterrompue à 2 chiffres depuis plusieurs années, l’initiative de l’UAR parait decontextualisée et à contre- courant.

1.2 Critères directeur du plafonnement ?

Intrinsèquement comment décrypter le plafonnement adopté (comprendre en proportion aux primes) ? Quels sont les critères qui ont guidé le choix de la fourchette retenue ? Celle-ci représente t- elle la ligne d' équilibre technique et financiere de la branche auto ? Ou Constitue t-elle la frontière entre une concurrence saine et des pratiques débridées qui heurtent le bon sens et les exigences de la raison ? Ou alors s’agit- il là d’un simple point de convergence ponctuel entre assureurs concurrents aux intérêts antagonistes. Autrement dit pourquoi avoir retenu 30 % et 50% de réduction maximum pouvant être consenties selon le cas aux particuliers ou aux personnes morales et non pas 35% et 55% ou par exemple ?

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

On peut multiplier les hypothèses vers le haut comme vers le bas. Il subsistera un angle mort. La modulation retenue, outre le problème de la classification de l'entreprise personne physique, n'a pas à notre sens, d'explication technique basée sur une étude qui aurait eu le mérite de renseigner sur les marges de manœuvres tarifaires possibles et surtout sur l' impact de la mesure sur les équilibres de la branche auto. En l'état, les niveaux de réductions que s'est fixé le marché auto semble basé sur des catégories empiriques.

Notons aussi qu'en assurance, mis à part les aspects liés à la TVA, la structure du tarif ne dépend pas toujours du statut juridique, (particulier ou personne morale), mais plutôt de la segmentation des risques homogènes qui se mutualisent entre eux et qui ont des incidences prouvées sur le risque.

1.3 L'avantage concurrentiel

Il y a quelque chose de réducteur dans ce plafonnement. Car les baisses de tarifs , quel que soit leur niveau , restent de toutes les manières aléatoires si elles ne sont pas l'expression d'avantages concurrentiels précisément identifiés et exploités par chaque assureur en rapport avec sa chaîne propre de valeur, (4) qui renvoie au profil et taille de son portefeuille , la fréquence des sinistres et leur coût moyen, les frais d'acquisition et de gestion, les résultats opérationnels, les produits financiers et autres revenus d'investissements qu'il tire des opportunités qu'offrent les marchés.

Les réductions ont un sens si elle résultent de gains sur les coûts ou consenties comme leviers ponctuels d'un plan mesuré de positionnement sur le marché en vue de capter/fidéliser un segment de client bien défini.

In fine la problématique consiste pour chaque entreprise à se recentrer en interne sur une stratégie différenciée de compétitivité , plutôt que sur un alignement standard, automatique et formel sur des pratiques de marché ou à l'adhésion à des ententes sur des tarifs comme c'est le cas de l l' A.M.

1.4 Quelle alternative ?

Une piste possible qui a la vertu de faire dans la mise à niveau, aurait pu être pour les assureurs , celle de travailler en commun pour une meilleure connaissance des risques en général et de l'auto spécialement au travers de l'élaboration de repères statistiques partagés exprimés en primes pures. Mais rester toutefois assez général pour laisser à chaque compagnie la possibilité de faire valoir sa compétence managériale propre et sa compétitivité. C'est qu'en dehors de la "RC"auto ou du dispositif des "Catastrophes naturelles " dont les primes sont administrées, il n'existe plus aujourd'hui de tarif de référence uniforme, transversal et opposable à tous. La statistique interne de chacun détermine le tarif de chacun . Mais l' A.M est un instrument qui est en décalage par rapport à ces aspects liés à la libéralisation du marché et à ses à exigences .Il marque aussi un relâchement dans l'effort requis de s'y adapter. Puis ce type d'entente dans les assurances comme dans d'autres secteurs, n'œuvre pas à augmenter les capacités stratégiques des organisations qui activent ou activeront dans des environnements dit intense. (5) .

2. l' « A.M » / règles de la concurrence.

Dans une contribution précédente de l'auteur (6) une question y avait été soulevée. A savoir si « l'objectif des indignations exprimées, (par les assureurs) n'était pas d'inviter indirectement la profession à se plier à une certaine discipline pour neutraliser la concurrence ou à tout le

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

moins la pondérer en s'entendant, en tant que marché, sur des pratiques tarifaires raisonnables, que chacun se doit de respecter ? Et d'ajouter « Perspective inopérante car elle conduirait tout droit à un type d'accord anticoncurrentiel, et comme tel, prohibé par la loi dés lors qu'il contrarie la liberté de commerce et préjudicie au consommateur/assuré »

L'accord est tombé peu après. Ce qui confirme la justesse de l'hypothèse avancée. Cependant du point de vu de l'UAR son adoption s'imposait comme nécessité ; puis il ne souffre d'aucune entorse à la loi et ne pose aucun problème de droit. Dans quelle mesure peut –il alors s'analyser comme une forme d'entente tarifaire, de surcroît sur un risque de masse, avec des effets restrictifs sur la concurrence et donc en porte à faux par rapport aux dispositions de l'Ordonnance n°03-03 du 19 juillet 2003 relative à la concurrence ?

2.1 : L ' A.M , acte d'autorégulation du marché.

L'initiative de l'UAR aurait été effectivement multilatérale et vue comme une mesure au service de tous , les assureurs autant que les 'assurés , si elle avait été discutée , débattue et enrichie au niveau de l'"hémicycle " du CNA (Conseil national des assurances) . Mais restée unilatérale , elle s'apparente à un acte d'autorégulation du marché auto qui est le socle de l'industrie de l'assurance d'où elle tire plus de 60% de son chiffre d'affaire. Il est raisonnable de penser que ce n'est pas à des entreprises d'assurance d'autoréguler le secteur, car elles ne peuvent défendre, en dernier ressort, que leurs intérêts catégoriels marchands. La fonction de régulation du marché des assurances de manière générale, est dévolue aux Autorités publiques, en l'occurrence à la Commission de Supervision des Assurances qui agit au travers de la structure chargée des assurances du Ministère des finances. C'est elle qui est garante de l'intérêt général et de la sécurisation des acteurs et des systèmes.

2.2 : Position de l'Autorité de régulation

Naturellement l' A.M a été soumis à l'aval préalable de la Commission de Supervision des Assurances. Mais celle-ci ne l'a pas censuré. Mieux encore elle l'a cautionné. C'est compréhensible et c'est tout à fait normal. Elle a réagi en tant que superviseur sectoriel investi de la mission de surveillance prudentielle des opérations d'assurance(7), (contrôle des engagements réglementés, normes de solvabilité, origine des fonds pour la constitution ou augmentation du capital social, aval ou les prises de participation …)

Vue sous cet angle ,l'entente conclue entre assureurs ne contrevient pas et ne porte pas atteinte au référentiel prudentiel fixé. L'Autorité de régulation n'a pas traité, au fond , une question qui relève des pratiques commerciales, donc des instruments et des solutions du droit de la concurrence. Il est permis de penser aussi que l' A.M représente un intérêt secondaire du point de vu du superviseur sectoriel pour lequel globalement , le maintien d'une concurrence non faussée ou la recherche de l'efficacité économique sont des aspects non fondamentaux de sa mission qui demeure essentiellement de type prudentielle. Les questions de la concurrence proprement dite et des pratiques commerciales relèvent de la compétence d'une autre institution en l'occurrence le Conseil National de la Concurrence (CNC)

2.3 Le CNC expert des règles de la concurrence.

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

Le CNC est l'instance habilitée à apprécier les atteintes éventuelles aux règles de la concurrence. C'est une autorité administrative indépendante, jouissant de la personnalitéjuridique et de l'autonomie financière. Elle est habilité à apprécier les atteintes présumées auxrègles de la concurrence. Bien que prévue par l'ordonnance précédemment citée cette importanteinstitution de l'économie de marché n'a été installée que le 29 /01/2013, c'est-à-direpostérieurement à, l'adoption de l ' A.M , séquence importante qu'il faut bien souligner.

Le CNC dispose d'un pouvoir transversal de décision et de proposition .Il est l'expert incontournable pour toutes les questions qui intéressent l'encadrement général de la concurrence ; l'avis du superviseur sectoriel, quand il existe, restant toutefois requis. « Il est consulté sur tout projet de texte réglementaire ayant un lien avec la concurrence ou introduisant des mesures ayant pour effet, notamment, de soumettre l'exercice d'une profession ou d'une activité, ou l'accès à un marché à des restrictions quantitatives ; d'établir des droits exclusifs dans certaines zones ou activités ; d'instaurer des conditions particulières pour l'exercice d'activités de production, de distribution et de services , de fixer des pratiques uniformes en matière de conditions de vente »

2.4 Articulation entre Autorité sectorielle de régulation et Autorité générale de la concurrence

Nous touchons ici à un volet théorique et pratique, particulièrement intéressant de l'articulation entre Autorité sectorielle de la régulation et Autorité générale de la concurrence, le timing de leur intervention, ex ante ou ex post ainsi que les possibles chevauchements et perméabilités de leur compétence au travers d'une relation de complémentarité. L'objectif étant de protéger le marché, les entreprises et les consommateurs. Cette articulation n'est pas encore bien définie même si dans le cadre de ses missions, le CNC est appelé à développer des relations de coopération, de concertation et d'échange d'informations avec les Autorités de la régulation.

L'exemple que nous exposerons plus avant ,illustre la portée des décisions prises par chacune de ces institutions, leur impact et leur primauté en cas de contradiction. L'enseignement que nous pouvons en tirer est que l'observation par les opérateurs d'assurance de leurs obligations prudentielles (dont le contrôle est dévolu aux autorités sectorielles de la régulation) ne les dispense pas de l'observation de leurs obligations concurrentielles (dont le contrôle relève de la compétence du CNC .

2.5 En quoi l' « A.M » bride t'il la concurrence ?

La question renvoi à l'économie générale de l'accord en ce qui pourrait être considéré comme actes restrictifs de concurrence au regard des consommateurs /assurés

Onze compagnies d'assurance juridiquement distinctes plus deux sociétés à forme mutuelle, soit l'ensemble des entreprises du marché dommage auto , qui est un risque de masse , non éligible aux exemptions, (8) , sont partie prenante à un accord/entente qui consiste de manière uniforme et homogène à plafonner les réductions et à apprécier le tarif relatif de la garantie « Tous risques », puis symétriquement, durcir la franchise qui lui est attachée en soumettant chaque indemnité payée sous l'article des garanties dommages à une franchise minimum de 2500 da avec un maximum de 15%. Dans ce contexte, le consommateur /assuré ne peut plus comparer les tarifs et faire jouer la concurrence .Il paie son assurance « Tous risques » plus cher que d'ordinaire mais n'ouvre droit qu'à une indemnité moindre que d'ordinaire en cas de sinistre!

Les retombées financières de l'accord sur les assurés , n'ont pas été lissées par un effort soutenu et des réformes orientées vers la liquidation rapide des sinistres auto de sorte que les

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

dépenses accrues d'assurance supportées désormais par les assurés soient perçues par ceux-ci comme le « prix à payer » pour bénéficier d' une prestation à la mesure de leurs attentes. Mais sur ce registre, il faut repasser ; il y a encore fort à faire. En matière de délai de liquidation des sinistres, la relation assureur /assuré demeure encore plombée par tant de lenteurs et de lourdeurs injustifiées, qui décrédibilisent l'industrie de l'assurance et entravent son développement.

3. Le précédent luxembourgeois.

Dans une affaire de décembre 2012 (9), quasi similaire à notre objet d étude, mais de moindre enjeu financier pour les assureurs et d'un moindre coût pour les assurés, le Conseil de la concurrence Luxembourgeois a infligé, pour ententes illicites, une amende à neuf compagnies d'assurances dont AXA (présente en Algérie), qui opèrent sur le marché de l'assurance auto, ainsi qu'à l'Association des Compagnies d'Assurances (ACA) l'équivalent de l'Union des assureurs algériens. (UAR).

C'est l'Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) qui a impulsé une enquête contre les compagnies d'assurance qui, en juin 2011, avaient signé une "Note interprétative relative à l'assurance auto, dans son volet Bonus/Malus"

Dans la Note, qu'on peut appeler AM, pour marquer davantage la similitude avec le cas algérien, les assureurs se sont mis d'accord sur une application, à l'identique, par tous les concurrents, du règlement Bonus/Malus. Il en découlait notamment que le souscripteur d'un contrat d'assurance qui souhaitait couvrir un deuxième véhicule se voyait appliquer pour ce véhicule le degré de base (11) dans l'échelle Bonus/ Malus alors même que le premier véhicule était lui classé dans un niveau plus favorable.

Le Conseil de la concurrence a conclu que la note de l'ACA constituait une restriction à la concurrence et comme telle prohibée par la législation anticartel. D'où les amendes infligées aux neufs compagnies concernées. Ont été considérés comme éléments aggravants le fait que :

-l'entente était conclue entre tous les assureurs établis au Luxembourg et couvrant presque 100% le marché auto.

- l'entente était le fait, non pas des PME aux moyens modestes pour procéder à une évaluation juridique de leurs actes, mais par des entreprises de grande taille qui utilisent au quotidien des textes et des instruments juridiques.

Par contre le caractère non secret et public de l'accord, mais particulièrement l'aval du Régulateur , ont été considérés comme circonstances atténuantes et ont concouru à la minoration de l'amende encourue.

Cette jurisprudence que nous citons à titre suggestif plutôt que démonstratif, peut constituer une grille de lecture intéressante de l' A.M pour répondre à la question de savoir s'il bride ou non la compétition entre assureurs . D'autant que le droit algérien de la concurrence n'est pas différent, dans le fond, du droit européen. Pour autant, il faut se garder de dire que l' AM n'est pas valide ou que les assureurs n'ont pas d'arguments légitimes à faire valoir. (10)

4. Propos conclusifs

La réalité économique et juridique algérienne est aussi complexe qu'ambivalente. L'invalidation de la note interprétative par le conseil de la concurrence luxembourgeois a été rendue possible parce que le contexte est celui d'une économie de marché, ou la concurrence est protégée par

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

les autorités de régulation, en tant que facteur d'incitation à l'effort, à l'innovation et à l'abaissement des prix, à l'élimination des gaspillages et des rentes de situation. Ces éléments ne sont pas une déviance du marché mais son essence même.

Le marché national, dans beaucoup de secteurs d'activités, est perverti depuis fort longtemps par des pratiques patentes, concertées ou non, qui ont eu pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu normal de la concurrence . C'est « un marché de désordre ».(11) Sur ce registre, le défi qui attend le CNC est de taille ! (12). Question lancinante : pourra –t'il peser sur les forces du marché à l'avenir et parviendra- t'il à y mettre bon ordre ? Une gageure ! Il reste que l'industrie de l'assurance, il faut lui en faire crédit, malgré cet « impair » est une des rares activités économiques d'importance, réellement concurrentielle.. Le paradoxe des assureurs est de pourfendre ce qui les distingue et qui les rehausse et d'agir pour brider les ressorts de leur dynamisme.

Boudeffa Tahar (Majid)

Courtier en assurance.

Bibliographie et notes de renvoi

1. Interview du PDG « Alliance assurances » au journal « Liberté » du 13/08/2012

2. Voir Interview du PDG « Alliance assurances » au quotidien l'Expression du 17 /07 2012.

3. Déclaration de A.Latrous ex PDG de la Saa et ex Président de l'UAR au quotidien « l'Expression » du 06/03/2012

4. Le concept de chaîne de valeur a été introduit par Michael Porter dans son ouvrage "L'avantage concurrentiel".

5. Sur les notions de capacité stratégique et d'environnement intense, voir l'article collectif de T .Hafsi , L.Siagh et A-Diallo in Revue française de gestion N° 171

6. Contribution parue dans le quotidien « El watan » du 15/05/2012 intitulée « Mythe et réalité de la concurrence déloyale »

7. La Commission de Supervision des Assurances est rattachée au Ministère des Finances. Elle est chargée du contrôle du secteur des assurances pour « protéger les intérêts des assurés et bénéficiaires de contrat d'assurance, en veillant à la régularité des opérations d'assurance ainsi qu'à la solvabilité des sociétés d'assurances et de promouvoir et développer le marché national des assurances, en vue de son intégration dans l'activité économique et sociale »

8. Sur les notions d' « exemption et de certificat négatif », voir l'article de R.Zouaimia du 11/10/2012 publié sur son Blog Legavox .

9. Conseil de la concurrence du Grand Duché du Luxembourg .Décision 2012-FO-08 - du 20/12/2012 Affaire ULC contre

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés

assurances.

10. L’accord demeure valide sauf si une Autorité habilitée venait à prononcer son

annulation.

11. Mme Aloui Farida « mémoire de magister intitulé « Impact de l’ouverture du marché sur le droit de la concurrence »

12. Déclaration de Mr Zitouni, Président du CNC au journal EL moujahid du 28/05/2014 à l’occasion d’une journée d’étude CNUCED /CNC :

« Le Conseil de la concurrence a du mal à retrouver sa place dans l’édifice institutionnel … »

Copyright © 2025 Légavox.fr - Tous droits réservés