

**INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURACES
DE YAOUNDE**

**CYCLE SUPERIEUR
12^e PROMOTION
1994 - 1996**

**L'AMELIORATION DU FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE LA
CARTE BRUNE C.E.D.E.A.O. PAR UNE ORGANISATION
RATIONNELLE DES BUREAUX NATIONAUX ET
L'HARMONISATION DES LEGISLATIONS DES PAYS MEMBRES.**

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDE EN VUE DE L'OBTENTION DU
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES (D.E.S.A.)**

PRESENTE PAR

ADAMAHETO AKUETE KAFUI

DIRIGE PAR

**M.BERNADIN WOTTO
SECRETAIRE GENERAL
DE LA CARTE BRUNE
C.E.D.E.A.O.
LOME - TOGO**

1996

DEDICACE

**A notre DIRECTEUR GENERAL
Le Professeur Julien Jean CODJOVI
IN MEMORIAM :**

**A peine vous avez vu vos étudiants
De la 12ème promotion du cycle D.E.S.A.
Et de la 2ème promotion du cycle D.T.S.A.
Franchir la première étape de leur formation
Que vous êtes parti à jamais vous reposer.
Et si nous pouvions encore vous parler, D.G.,
« **DORMEZ EN PAIX** ».**

A mes parents.

REMERCIEMENTS

Du fond du coeur et sans réserve, nous avons le plaisir de remercier:

- Les Directeurs ainsi que tout le personnel de l'**I.I.A.** pour avoir participé à leur manière à notre formation.
- Tous les professeurs de l'**I.I.A.** : vous pouvez être fiers de la qualité des cadres que vous avez formés.
- Le Directeur de l'**U.A.P.-TOGO** qui a bien voulu nous accepter comme stagiaire dans sa société.
- Le Directeur Adjoint de l'**U.A.P. - TOGO**, Monsieur **LOCOH Kodjo**, notre responsable de stage, qui n'a ménagé aucun effort pour la bonne réussite de ce stage.
- Tout le personnel de l'**U.A.P. - TOGO** qui n'a pas manqué de nous accorder sa collaboration pour nous permettre de mener à bien ce stage.
- Notre Directeur de mémoire, Monsieur **Bernadin WOTTO**, Secrétaire Général de la **Carte Brune C.E.D.E.A.O.**, pour avoir accepté de diriger ce travail.

- Le Secrétariat Général de la **Carte Brune C.E.D.E.A.O.** pour sa disponibilité.

- Enfin, nos parents et amis qui, par leurs appuis matériels et moraux, ont oeuvré généreusement à la réalisation de ce mémoire.

SIGNIFICATION DES ABREVIATIONS

C.E.D.E.A.O. : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances.

IB : Ibidem (au même endroit).

U.C. : Unité de Compte.

OP.CIT : Ouvrage précité.

R.C. : Responsabilité Civile.

P. : Page.

S. : Suivant.

S.A.P. : Sinistres à payer.

SOMMAIRE

	Page
Introduction générale :	1
Première partie : Evaluation du fonctionnement du système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O	4
Chapitre premier : Le système de la Carte Brune et la politique de transports de la C.E.D.E.A.O.	6
Section première : Les caractéristiques du système la carte brune C.E.D.E.A.O. selon le protocole et l'accord inter-Bureaux	6
Paragraphe premier : La structure du système de la carte brune	6
Paragraphe deuxième : Le fonctionnement du système de la carte brune	8
Section deuxième : L'état actuel du système de la carte brune C.E.D.E.A.O.	10
Paragraphe premier : Absence d'une organisation structurelle . .	11
A : Les implications	11
B : Les critères de performance	12

Paragraphe deuxième	:	La pénurie des ressources financières: une source de difficultés pour le fonctionnement du système	16
Chapitre deuxième	:	La nécessité d'élaborer des stratégies d'organisation et de contrôle de qualité . . .	17
Section première	:	La mise en place de tous les organes du système .	18
Paragraphe premier	:	la constitution régulière des bureaux nationaux	18
Paragraphe deuxième	:	L'organisation des rencontres inter-marchés	19
Section deuxième	:	L'exercice du contrôle de qualité sur le fonctionnement du système	21
Paragraphe premier	:	Le contrôle des organes du système	22
Paragraphe deuxième	:	Le contrôle et le phénomène de la corruption	24
Deuxième partie	:	Perspectives d'amélioration du fonctionnement du système de la carte brune	27
Chapitre premier	:	Les orientations immédiates pour l'amélioration du fonctionnement du système de la carte brune . . .	29
Section première	:	La sensibilisation des citoyens de la communauté .	29

Paragraphe premier	:	L'acceptation de la carte brune comme un moyen de liberté de circulation au sein de la communauté	29
Paragraphe deuxième	:	La levée des obstacles à la liberté de circulation	31
Section deuxième	:	Une meilleure organisation des bureaux nationaux	32
Paragraphe premier	:	Sur le plan organisationnel	32
	A :	L'organisation administrative	33
	B :	L'organisation technique	33
	C :	L'organisation financière	35
Paragraphe deuxième	:	Sur le plan de l'information	35
Chapitre deuxième	:	Perspectives d'avenir	37
Section première	:	Vers une harmonisation des concepts	37
Paragraphe première	:	En matière de tarification	38
Paragraphe deuxième	:	En matière de règlement des sinistres	40
Section deuxième	:	Vers une extention géographique plus large	41
Paragraphe premier	:	Extention à la zone CIMA	42

Paragraphe deuxième	:	Extention à l'Afrique	44
Conclusion générale	:	46
Annexe	:	48
Bibliographie	:	49

INTRODUCTION GENERALE

L'Afrique, à l'exemple de l'Europe et le reste du monde, connaît une véritable mutation, certes marquée par d'énormes difficultés auxquelles il faut trouver des solutions appropriées. Ce changement est marqué par la création des institutions sous-régionales et régionales à caractère surtout économique et financier.

C'est ainsi que la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (C.E.D.E.A.O.)¹, créée en 1975, a mis sur pied un système d'assurance appelé **Carte Brune C.E.D.E.A.O.**, analogue à la Carte Verte en application en Europe depuis 1953 et à la Carte jaune lancée en 1975 par **19 Etats d'Afrique du Nord** et du Moyen-Orient.

Avant l'avènement de la Carte Brune, il existait une couverture d'extension géographique basée sur des dispositions visant à régler les demandes d'indemnisation découlant d'accidents causés par des nationaux d'un Etat donné; et cela hors des frontières géographiques dudit Etat. Ces dispositions ont émané d'accords bilatéraux conclus entre compagnies d'assurances d'Etats limitrophes. En réalité, dans un nombre considérable de cas, cette extension géographique n'était sous-tendue par aucun accord du genre. Cette garantie était dite d'extension sans que les supports extérieurs nécessaires aient été préalablement acquis. IL en résultait des situations où l'automobiliste ne savait à qui s'adresser en cas d'accident. Ces accords bilatéraux, qui étaient pour la plupart des ententes tacites, informelles et

¹Equivalent en anglais : ECOWAS : Economie Community of West African States

dénuées de tout caractère légal, étaient simplement des conventions verbales non reconnues au niveau gouvernemental. Par ailleurs, il faut noter la difficulté à pouvoir fournir des garanties financières dans l'immédiat, dans les cas où les automobilistes en visite sont impliqués dans des accidents qui nécessitent de fortes sommes d'argent pour les règlements de sinistres. Dans la plupart des cas, l'automobiliste en visite est détenu et son véhicule saisi jusqu'au moment où son assureur ou lui même pourra fournir la garantie financière requise ou régler le sinistre. De telles situations ne facilitent jamais la circulation des personnes et des biens entre les Etats. Et c'est justement pour lever ces obstacles à l'intégration économique de la sous-région que le système de la Carte Brune d'Assurance **C.E.D.E.A.O.** a été créé par le Protocole d'Accord signé le **29 Mai 1982 à Cotonou** (République du Bénin) par les Chefs d'Etats et de Gouvernements des seize Etats membres de la Communauté².

Plus de dix ans après son entrée en application, deux interrogations demeurent :

- les pays de la **C.E.D.E.A.O.** ont-ils réussi à faire de la Carte Brune un outil d'intégration économique sous-régional permettant aux automobilistes d'aller et venir librement dans la zone?
- le système de la Carte Brune est-il capable de s'adapter au rythme des changements qu'imposent les nouvelles réalités politiques, économiques de

²Etats membres de la C.E.D.E.A.O. : 1. Bénin, 2. Burkina-Faso, 3. Cap-Vert, 4 Côte d'Ivoire, 5. Gambie, 6. Ghana, 7. Guinée (Conakry), 8. Guinée-Bissau, 9. Libéria, 10. Mali, 11. Mauritanie, 12. Niger, 13. Nigéria, 14. Sénégal, 15 Sierra-Léone, 16. Togo.

nos pays, de la zone CIMA³ et de l'Afrique ?

Pour répondre à ces interrogations, il serait utile que nous fassions une évaluation du fonctionnement du système de la Brune C.E.D.E.A.O. depuis sa création (Première Partie) avant d'envisager les perspectives d'amélioration de son fonctionnement (Deuxième Partie).

³Etats membres de la CIMA : 1. Bénin, 2. Burkina-Faso, 3. Cameroun, 4. Centrafrique, 5. Congo, 6. Côte d'Ivoire, 7. Gabon, 8. Mali, 9. Niger, 10. Sénégal, 11. Tchad, 12. Togo.

Première Partie

**EVALUATION DU FONCTIONNEMENT DU
SYSTEME DE LA CARTE BRUNE C.E.D.E.A.O.**

En instituant le système de la Carte Brune **C.E.D.E.A.O.**, les Chefs d'Etats et de Gouvernements des seize pays voulaient garantir aux victimes des accidents de la route une réparation équitable et prompte des dommages qu'elles ont subis du fait des accidents de circulation.

Leur préoccupation était de faciliter à leurs ressortissants automobilistes circulant entre les Etats membres le règlement des indemnités leur incombant par suite des accidents qu'ils y ont occasionnés et de leur permettre de satisfaire aux obligations qui résultent pour eux des législations ou réglementations locales en la matière.

Raisonnement donc, le souci d'encourager le développement des échanges commerciaux et du tourisme entre les pays d'Afrique de l'Ouest par les routes devait conduire à l'aménagement d'un système commun pour le règlement des sinistres consécutifs à la circulation internationale des véhicules automobiles. Ceci devrait également entraîner progressivement l'harmonisation souhaitable des législations et réglementations relatives à la responsabilité civile en matière d'accidents de circulation entre les signataires du Protocole **A/P1/5/82 du 29 Mai 1982**.

Le fonctionnement du système de la Carte Brune à ce jour permet-il de conclure à une réussite des objectifs assignés par le Protocole ?

Aujourd'hui, le système a sûrement besoin d'un nouveau souffle face à la nouvelle politique des transports de la **C.E.D.E.A.O.** (Chapitre premier) et il est urgent de mettre en place des stratégies d'organisation et de contrôle de qualité. (Chapitre Deuxième).

Chapitre Premier : Le système de la Carte Brune et la politique de transports de la C.E.D.E.A.O.

Les seize Etats membres de la C.E.D.E.A.O. entretiennent un trafic routier intense qui facilite la consolidation des relations commerciales entre eux. Pour faire face aux multiples problèmes liés à ce trafic routier, le système de la Carte Brune doit prendre en compte la politique de transports de la C.E.D.E.A.O. dans son état actuel (**Section Deuxième**). Mais avant d'en arriver là il nous faut comprendre le système à travers ses caractéristiques (**Section première**).

Section première : Les caractéristiques⁴ du système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O. selon le Protocole et l'accord inter-Bureaux.

Le Protocole A/P1/5/82, dans les articles 4, 5 et 6, décrit la Carte Brune et les organes du système. Cette description se résume en deux points: la structure du système de la Carte Brune (**Paragraphe premier**) et son fonctionnement (**Paragraphe deuxième**).

Paragraphe premier : La structure du système de la Carte Brune.

En dehors des Etats membres, trois organes composent la structure du système :

- les compagnies d'assurances opérant en automobile,

⁴ - Pour plus de détail, il serait indiqué de se référer au mémoire intitulé : "L'institution d'un système multinational unifié d'assurance de responsabilité civile automobile : cas de la Carte Brune C.E.D.E.A.O., présenté par Mr GNIMAVO Foly, pages 21 et suivantes.

- les Bureaux Nationaux (article 5 du Protocole)
- le Conseil des bureaux (article 6)

Selon le Protocole d'Accord, les Etats membres reçoivent et discutent les amendements du Protocole et garantissent la solvabilité des Bureaux Nationaux. Mais encore faudrait-il qu'ils reconnaissent la Carte Brune C.E.D.E.A.O. et créent de véritables Bureaux Nationaux. Chaque Bureau National regroupe les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile et a deux fonctions principales :

- en tant qu'émetteur, il met la Carte Brune à la disposition des automobilistes résidents et rembourse les montants des indemnités versées en son lieu et place par les autres Bureaux Nationaux;
- en tant que gestionnaire, il reçoit des autres Bureaux un mandat général pour instruire et régler les sinistres causés par les automobiles étrangers sur son territoire.

S'agissant du Conseil des Bureaux, il regroupe les représentants de la C.E.D.E.A.O. et des Bureaux Nationaux.

IL est présidé par le représentant de chaque pays suivant un système de rotation par ordre alphabétique des pays pour un an.

Quand aux Compagnies d'assurances, elles adhèrent aux Bureaux Nationaux de leurs pays et délivrent la Carte aux automobilistes qui, en plus de la garantie responsabilité civile de base, choisissent la couverture de la Carte Brune.

L'intervention de tous ces organes explique le fonctionnement du système. Cependant ce fonctionnement repose essentiellement sur les Bureaux Nationaux.

Paragraphe deuxième : Le fonctionnement du système de la Carte Brune

Ce fonctionnement passe par la procédure et les modalités de règlement des sinistres.

A - La procédure de règlement des sinistres

Lorsqu'un assuré, bénéficiant d'une couverture Carte Brune dont la garantie de base est en cours de validité, cause un accident dans un autre Etat membre de la Communauté, il doit :

- déclarer l'accident au poste de police le plus proche,
- déclarer l'accident au Bureau National du pays dans lequel l'accident est survenu.

Notons que ce Bureau National, en tant que représentant de l'assureur de celui qui a causé l'accident, doit accorder une assistance efficace à ce dernier.

Une fois saisi, le Bureau gestionnaire doit entreprendre toutes les formalités relatives aux enquêtes d'usages et à l'évaluation des dommages, sans attendre une réclamation formelle contre l'assuré auteur de l'accident. Ce Bureau gestionnaire se charge de notifier la survenance de l'accident au

Bureau émetteur. Celui-ci, à son tour, informe la compagnie d'assurance qui a délivré la Carte Brune. Le Bureau gestionnaire agit en conformité avec les lois et réglementations en matière d'assurance automobile du pays où le sinistre a eu lieu, chaque fois qu'une réclamation fait l'objet de contestation. Une fois instruit, le sinistre doit être réglé par le Bureau gestionnaire.

B - Les modalités de règlement des sinistres

La préoccupation majeure de la Carte Brune C.E.D.E.A.O. est d'assurer une indemnisation rapide, juste et équitable des dommages matériels et /ou corporels causés à des tiers par les assurés étrangers. Ceci s'explique par le fait que la garantie obligatoire contre les risques de la responsabilité civile constitue le minimum des exigences requises par les législations des pays de la sous-région.

Cela implique que dans les pays anglophones la garantie "Act only"⁵ doit être abandonnée au profit de la garantie "Third Party liability unlimited". En cas de sinistre, le Bureau Gestionnaire doit verser aux victimes ou aux ayants-droit des indemnités dont le paiement est soumis à certaines conditions suivant le montant.

Ainsi le montant maximum de réclamation pour lequel le Bureau Gestionnaire peut effectuer le paiement est fixé à 3.000 unités de compte

⁵ - Responsabilité limitée aux dommages. La "Third party liability unlimited" désigne la responsabilité civile illimitée

(U.C.)⁶ Il a ensuite l'obligation d'informer le Bureau Emetteur du paiement effectué.

Lorsque le montant des réclamations dépasse ce maximum, le Bureau Gestionnaire doit, avant tout paiement, **obtenir d'abord l'autorisation du Bureau Emetteur et de la Compagnie d'Assurances concernée par la police incriminée.**

Le Bureau Gestionnaire perçoit des frais de gestion égaux à 3% du montant des réclamations réglées par lui sans excéder 1 000 U.C.

Il peut arriver que la victime n'ait droit à aucune indemnité au cas où il est entièrement responsable du sinistre. En l'espèce, le Bureau Gestionnaire reçoit une commission de 100 U.C. pour ses peines et soins.

Les Bureaux Gestionnaires et Emetteurs doivent faire figurer en comptabilité les montants des règlements effectués l'un pour le compte de l'autre. Cela permet **d'arrêter les comptes par trimestre et de les transmettre au Bureau Emetteur qui doit procéder au remboursement.**

Autrement dit, chaque Bureau National doit tenir une comptabilité à double partie vis-à-vis des quinze autres Bureaux Nationaux.

Mais la réalité est-elle conforme à ce que nous venons de dire ?

Section deuxième : L'état actuel du système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O.

Le système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O. est conçu pour faciliter la libre circulation et fournir les garanties financières aux mouvements des automobilistes et de leurs véhicules à travers la sous-région. Mais

⁶ - L'unité de compte désigne une monnaie dans laquelle les remboursements entre Bureaux émetteurs et gestionnaires sont effectués. Cette unité de compte s'exprime en dollar U.S.

ces avantages sont encore loin d'être tout à fait réels. Et pour cause :

l'absence d'une organisation structurelle (**Paragraphe premier**) à laquelle vient s'ajouter la pénurie des ressources financières (**Paragraphe deuxième**).

Paragraphe premier : Absence d'une organisation structurelle.

A - Les Implications

L'un des atouts de la Carte Brune est l'adoption du mode de gestion des sinistres impliquant des véhicules assurés dans les autres Etats membres. Ce qui, selon Monsieur BATHILY⁷, constitue la raison d'être et la preuve de l'efficacité de tout système international.

Dans le système de la Carte Brune, cette organisation repose, comme nous l'avons signalé plus haut, sur les Bureaux Nationaux.

Mais le système ne connaît pas encore un fonctionnement total puisque certains Etats membres sont encore sans Bureaux alors que tous les Etats ont signé le Protocole et quatorze l'ont ratifié⁸

⁷ - Voir l'Assureur AFRICAINE N°22 - Décembre 95 p-7

⁸ - Le Cap-Vert et la Mauritanie ne l'ont pas ratifié.

Même dans certains Etats où ils existent, les Bureaux Nationaux sont irrégulièrement constitués. Ailleurs ce sont les problèmes politiques qui empêchent la mise en place des structures du système ou bloquent leur fonctionnement. C'est le cas, par exemple du Libéria qui, malheureusement, n'est pas encore sorti de tant d'années de guerre civile. Au sein des Bureaux Nationaux, il y a absence de statistiques fiables. Cela provient de la tenue irrégulière de registres de déclaration de sinistres dans bon nombre de Bureaux. A cela vient s'ajouter le délai de déclaration plus ou moins long des sinistres ou parfois le refus de déclaration; l'assuré ayant préféré régler le sinistre à l'amiable car il craint les longues procédures qui vont faire traîner le règlement des sinistres. En somme, l'absence d'une organisation structurelle entraîne un fonctionnement incomplet des Bureaux et donc du système, une absence de statistiques fiables permettant de déterminer certains critères de performance.

B - Les critères⁹ de performance

Il s'agit ici de mesurer à partir de ces critères le degré d'organisation des

⁹ - On peut se référer à d'autres critères ou ratios définis par DONAT NOBILE dans son ouvrage. Le contrôle de gestion dans une entreprise d'assurance et de réassurance p.373 et S.

Bureaux Nationaux au vu des statistiques.

1 - Le taux de remboursement

Ce critère permet d'évaluer le niveau de remboursement entre les Bureaux et de savoir si dans un Etat donné, l'argent déboursé par chaque Bureau est supérieur ou non à ce qu'il reçoit en retour comme remboursement. Ce taux est égal à :

$$\frac{\text{Nombre de sinistres remboursés} \times 100}{\text{Nombre total de sinistres réglés}}$$

Par rapport au système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O., ce taux est très faible ; environ 20% en moyenne.

2 - La cadence des règlements

Elle doit permettre aux Bureaux Nationaux d'établir leurs sinistres à payer (SAP), de constituer des provisions, d'évaluer les paiements de l'exercice et de dégager les suspens. Chaque Bureau gestionnaire doit constituer des provisions pour pouvoir régler les sinistres.

Cette cadence de règlement se détermine à partir des règlements des exercices précédents. Ainsi un Bureau National qui aurait par exemple un tableau des règlements suivant :

En Francs CFA	1995	Exercice Inventorié 1996
Paiements cumulés des exercices antérieurs	184.000	---

Paiements de l'exercice		201.400
Provision au 31/12 de l'exercice	154.400	126.600
Total des Sinistres	338.400	328.000

devrait avoir pour cadence de règlement de la première année de 1995 :

$$\underline{\text{paiements}} = 184.000/338.400 = 0,5437 \quad \text{soit } 54\%$$

Total des sinistres

Ainsi pour la première année de **1996** nous devons avoir la même proportion des sinistres réglés puisque la cadence des règlements suppose une constance dans les règlements d'une année à l'autre.

Pour l'année **1996** nous avons donc $201.400/328.000 = 0,614$

Soit **61,4%** ; ce qui diffère de l'exercice **1995**. Il faut donc corriger les éléments.

La cadence des règlements étant une méthode basée sur la constance des règlements, nous devons avoir : $54,4\% = 201.400/Z$ où **Z** est le total des sinistres de 1996. Ce qui entraîne que $Z = 201.400/54,4\%$ $Z = 370.220$.

Or, d'après notre tableau, $Z = \text{Paiements} + \text{Provisions}$, d'où

$$\begin{aligned} \text{provisions} &= Z - \text{Paiements} \\ &= 370.220 - 201.400 \\ &= 168.820 \end{aligned}$$

Il est donc clair que les provisions portées dans le tableau pour l'exercice 1996 sont sous évaluées.

Ainsi, un Bureau National qui arrive à établir des statistiques fiables pourra

constituer et corriger ses provisions, évaluer les paiements, etc.

On pourra reprendre le même exemple, mais avec la cadence des règlements en nombre de sinistre. Dans ce cas le Bureau gestionnaire doit pouvoir connaître le nombre de sinistres réglés dans les cinq derniers exercices au moins, et procéder au même calcul. Il est à noter que la cadence des règlements en nombre doit varier dans le même sens que la cadence des règlements en montant. Elle n'intervient que comme accessoire permettant d'affiner l'étude de la cadence en montant. Elle permet de voir l'évolution de la sinistralité ou si le Bureau gestionnaire a amélioré sa méthode administrative.

Par Bureau et d'une année à l'autre, la cadence des règlements est très faible.

3 - Le taux de pénétration du produit sur la marché.

La Carte Brune se vend - elle automatiquement? Cette automaticité de la vente confère le critère d'appartenance à la communauté. Mais pour l'instant cette automaticité n'est pas acquise. Nous y reviendrons.

Au Mali, par exemple, la carte est délivrée automatiquement. Là, le taux est voisin de 100%.

4 - La régularité des rencontres inter-Bureaux et inter-zones.

Il s'agit d'une stratégie de communication que nous aborderons au deuxième paragraphe de la deuxième section, deuxième partie.

Il importe aussi de mesurer le décalage entre la déclaration des sinistres et ses paiements. Mais pour que ce décalage soit réduit de façon significative, il faut, comme le dit le Secrétaire Général de la Carte Brune¹⁰, concevoir un "Mix-Marketing" à appliquer aux règlements des sinistres, donc un "Mix-Sinistres" c'est-à-dire la prise en charge de la victime dès la survenance de l'accident; l'informer au fur et à mesure de l'évolution du règlement du sinistre, l'assister, bref agir avec rapidité dans les règlements des sinistres et les recours. En somme, l'attente du client doit être comblée. En plus de l'absence d'une organisation structurelle, la pénurie des ressources financières vient compliquer le fonctionnement du système.

Paragraphe deuxième : La pénurie des ressources financières : une source de difficultés pour le fonctionnement du système.

Le fonctionnement de la Carte Brune est principalement financé par les contributions des compagnies d'assurance et les Bureaux Nationaux¹¹. Les compagnies versent leurs contributions à ceux-ci. A leur tour, ces derniers contribuent au financement du Conseil des Bureaux. Dès lors, si les compagnies ne versent pas leurs contributions ou que les Bureaux sont mal gérés, c'est tout le système qui fonctionne mal. Les sinistres sont mal réglés ou ne le sont pas du tout. Ce qui entraîne des conséquences négatives aussi bien sur le plan politique que sur le plan économique.

¹⁰ - Rapport d'activités du Secrétaire Général, Octobre 1995p.12

¹¹ - Alinéa 3 de l'article 5 du Protocole

Sur le plan politique, le non règlement des sinistres traduit un mauvais traitement de la part de l'état du lieu du sinistre et les Bureaux Nationaux des autres Etats membres pourraient réagir en retour; ce qui peut entamer les bonnes relations qui existent entre les pays de communauté et aggraver davantage le manque de confiance qui existe déjà entre les différents partenaires du système.

Il s'en suivra, sur le plan économique, un ralentissement du fonctionnement du système. Les compagnies doivent faire un effort pour verser régulièrement leurs contributions. Ainsi elles gagneront doublement : les sinistres seront vite réglés à leur place par les Bureaux qui leur facilitent ainsi la tâche et les assurés n'hésiteront pas à payer la prime pour la couverture offerte par l'assurance Carte Brune C.E.D.E.A.O.

Les Bureaux Nationaux, pour ce qui les concerne, doivent être bien gérées et leurs cotisations doivent être régulièrement versées au Secrétariat Général du Conseil des Bureaux.

Au total, l'état dans lequel se trouve les Bureaux Nationaux reflète le mauvais fonctionnement du système. Ainsi, entre ce que prévoit le Protocole d'Accord ainsi que l'accord inter-Bureaux et l'état actuel du système, il y a un dysfonctionnement que nous pourrions attribuer à un manque d'organisation et de contrôle. Ainsi le système marque des pas sans marquer des points décisifs.

Chapitre deuxième :

La nécessité d'élaborer des stratégies d'organisation et de contrôle de qualité

Le bon fonctionnement du système de la Carte Brune passe surtout par une meilleure organisation de ses organes, organisation qui facilitera un véritable contrôle de qualité.

Pour que ce contrôle soit réel, il faut d'abord mettre en place tous les organes du système (section première) et que le contrôle de qualité soit ensuite exercé à tous les niveaux (section deuxième).

Section première : La mise en place de tous les organes du système

Il s'agit de constituer les Bureaux Nationaux de façon régulière (Paragraphe premier) et d'organiser des rencontres inter-marchés (Paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : La constitution régulière des Bureaux Nationaux

En remontant à la création de la Carte Brune CEDEAO, ce qui ne serait pas du tout fastidieux, nous pouvons rappeler qu'il était prévu que toutes les structures du système devraient être mises en place pour que le lancement de ce système soit effectif le **31 décembre 1985**. Ce qui n'avait pas pu tenir, et pour cause, la plupart des pays n'avaient pas constitué leurs Bureaux ou, s'ils sont créés, ces Bureaux sont irrégulièrement constitués, c'est - à - dire qu'ils n'émettent pas des Cartes mais gèrent les sinistres : cas

du Niger à l'époque.

Aujourd'hui, le problème de l'irrégularité des Bureaux demeure. Dans certains pays, malgré l'existence des Bureaux, les compagnies d'assurances continuent par régler entre elle les problèmes qui sont de la compétence exclusive des Bureaux Nationaux : cas du **Burkina-Faso** et de la **Mauritanie** où le Bureau n'est même pas installé et qui, de ce fait, juge qu'elle ne doit aucune cotisation au Secrétariat Général de la Carte Brune; d'autres hésitent à rentrer dans le système à cause des mauvaises relations d'affaires qu'ils auraient eues avec leurs voisins immédiats.

Les Bureaux Nationaux constituent le "**Talon d'Achille**" du système, c'est-à-dire que ces Bureaux sont les point vulnérables du système. Ils constituent l'intrant ou l'input. C'est pour cela qu'il est nécessaire de régulariser leur constitution afin de leur redonner un poids dans le fonctionnement du système.

Chaque Etat membre doit s'engager à mettre en place son Bureau National et à le doter des moyens indispensables à son bon fonctionnement pour relever le défi commun d'intégration sous-régionale, intégration que l'organisation des rencontres inter-marchés doit permettre de renforcer.

Paragraphe deuxième : L'organisation des rencontres inter-marchés

Ces rencontres ont déjà commencé avec la segmentation géographique¹² de la communauté en deux zones.

¹² - Cours de M.ROUVILOI", le Marketing en assurances" I.I.A.1996

La zone I¹³ regroupe huit pays voisins, c'est-à-dire **le Nigéria, le Bénin, le Togo, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Niger, le Mali et le Burkina-Faso**, qui entretiennent des relations commerciales historiques intenses et réciproques. Aujourd'hui il est difficile d'innover sans tenir compte de ces liens.

Chaque zone organise en son sein des réunions d'informations au cours desquelles les expériences de chaque marché sont partagées avec les autres, les problèmes cernés et les solutions proposées.

Des recommandations y sont surtout faites. Mais elles ne doivent pas demeurer lettre morte et les approches de solutions doivent être prises en compte. Ainsi, par exemple, l'assistance apportée à certains Bureaux Nationaux par le Secrétariat Général de la Carte Brune a permis de relever le déséquilibre entre les primes émises et les indemnités à payer dans les pays à fort **S.M.I.G.** Il a proposé de déterminer d'abord la Sinistralité d'équilibre (**S.E.**), étant entendu que la norme admise dans la profession est :

S.E. = 100% prime commerciale - norme admise en frais généraux.
Ensuite de déterminer la sinistralité réelle (**S.R.**)

Dès lors, un décalage entre **S.E.** et **S.R.** signifie qu'il faut relever la prime. Mais de combien cette prime sera -t-elle relevée ?

En posant **P** l'ancien tarif, nous avons l'équation suivante:

¹³ - Zone II : Libéria, Sierra Léone, Guinée (Conakry), Guinée-Bissau, Sénégal, Gambie, Mauritanie, Cap-Vert;

$$P' = P + Px$$

$P' = P(1+x)$ où x est le coefficient d'évolution du tarif.

Ayant l'égalité $P' = P(1+x)$, nous pouvons écrire $P/100 = P'/100(1+x)$

En fin de compte nous obtenons : $P'/P = 1 + x$ pour pouvoir déterminer le niveau d'augmentation souhaitée, c'est à dire :

$$x = (P'/P) - 1.$$

Cette démarche devait permettre aux Bureaux d'arriver à un meilleur résultat. Mais il ressort du rapport du Secrétariat Général qu'aucun Bureau n'a fait cette évaluation à cause de l'absence du recours aux statistiques.

En somme, les rencontres inter-marchés au sein du système ont pour but de faciliter les échanges d'expériences, d'informations afin d'identifier les problèmes qui se posent, d'élaborer des solutions à consigner dans des plans de suivi en vue de l'évaluation périodique des résultats.

Mais encore faudrait-il qu'un contrôle soit exercé sur ce fonctionnement .

Section deuxième : L'exercice du contrôle de qualité sur le fonctionnement du système.

Ce contrôle de qualité doit s'exercer sur les organes du système (Paragraphe premier) et doit faire face au phénomène de corruption

(Paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : Le contrôle des organes du système.

Le contrôle doit être exercé aussi bien par les Etats que par le Conseil des Bureaux.

En effet, si la Carte Brune, un instrument purement privé, n'est qu'un "cadre à animer posé par les Etats de la C.E.D.E.A.O.",¹⁴, ces derniers ne doivent toutefois pas délaissé leur rôle de régulateur. Ce qui permettra de remettre le système sur la bonne voie chaque fois qu'il s'en écarte.

Ainsi, le rôle dévolu aux Directions Nationales d'Assurances dans les Etats membres devrait prendre en compte, par exemple, le contrôle de la régularité des cotisations des compagnies d'assurances, la collecte de ces contributions pour le compte des Bureaux et le contrôle des relations d'entente entre ces derniers et leurs adhérents.

De son côté, le Conseil des Bureaux ne doit pas faillir dans l'exercice réel de sa fonction de contrôle et de coordination des activités des Bureaux Nationaux¹⁵.

¹⁴ - Monsieur BATHILY,ib.

¹⁵ - Alinéa 11 de l'article 6 du Protocole

Le Conseil des Bureaux doit être aidé dans sa tâche par les autres acteurs du système : la police, la gendarmerie notamment. Celles-ci doivent exercer leur contrôle sans complaisance et sans faiblesse mais avec courtoisie et respect.

Au niveau des activités des Bureaux Nationaux, deux éléments au moins doivent faire l'objet du contrôle de qualité :

- l'émission des cartes
- la gestion des sinistres

S'agissant de l'émission des cartes, les mesures de sécurité doivent être renforcées pour empêcher la falsification des cartes. A ce propos, il serait souhaitable de mettre en place un organe dont la tâche consistera à centraliser l'émission des cartes dont il faut trouver une version définitive du format.

Quant aux sinistres, leur gestion peu performante constitue l'un des problèmes les plus importants signalés à Conakry lors de la présentation du bilan des dix ans du fonctionnement de la Carte Brune. Il importe donc de trouver un moyen pour améliorer le règlement des sinistres qui doit être rapide et juste. C'est là que se situe le contrôle de qualité : le sinistre doit être considéré comme un produit vendu à l'assuré; d'où éviter que la relation qui s'instaure entre assuré et assureur au moment du sinistre soit conflictuelle. Le rôle du Bureau National est d'assister l'automobiliste étranger responsable d'accident ; il doit sentir qu'il appartient à la même communauté et qu'il est traité comme un national.

En somme, le contrôle de qualité doit s'exercer à tous les niveaux en insistant sur le contrôle de la prestation des Bureaux Nationaux et sur leur organisation performante. En même temps, ce contrôle doit affronter le phénomène de la corruption.

Paragraphe deuxième : Le contrôle et le phénomène de la corruption

Le phénomène de la corruption est courant à nos frontières où les agents de contrôle trouvent dans le système de la Carte Brune un moyen de rançonner les usagers qui se rendent dans les Etats de la communauté.

Plusieurs cas ont été signalés dans les compagnies d'assurances. Celui de la frontière ghanéenne avec le Togo est édifiant à ce sujet.

En effet tout véhicule en transit au Ghana doit payer une somme de montant équivalent à **vingt mille (20.000) francs cfa** pour l'assurance, dit-on. Mais quelle assurance ? Aucune explication convaincante n'est donnée sur ce type d'assurance.

En admettant que tout automobiliste étranger en transit au **Ghana** doit prendre une garantie **R.C.**, deux questions se posent :

- sur quelle base ce montant est-il déterminé ?
- la Carte Brune **C.E.D.E.A.O.** n'est-elle plus une garantie **R.C.** valable au **Ghana** ou dans les autres Etats membres ?

La première question nous fait dire que les 20.000 francs constituent une somme illégalement perçue chez les automobilistes.

La deuxième question ne fait que confirmer le manque de confiance qui régnerait entre les différents partenaires du système.

Il faut impérativement trouver des remèdes à ces maux qui rongent nos institutions afin d'assainir celles-ci et les rendre crédibles.

Pour cela les autorités gouvernementales des Etats membres de la C.E.D.E.A.O. doivent s'impliquer davantage dans le contrôle du fonctionnement du système sans toutefois en entraver la gestion qui doit demeurer purement privée.

De tout ce qui précède, il résulte que, pour la mise en place du système de la Carte Brune, beaucoup d'éléments allant de l'organisation des Bureaux Nationaux aux structures de travail de ceux-ci ont échappé à l'équipe d'experts chargés d'étudier la faisabilité du projet¹⁶.

Mais nous pouvons nous réjouir car malgré les multiples difficultés rencontrées çà et là, une lueur d'espoir renaît au sein de la communauté dans la mesure où des gens comme le Président actuel

¹⁶ - Voir en annexe le cadre logique de ce projet, conçu et réalisé à partir du protocole par le Secrétaire Général de la Carte Brune C.E.D.E.A.O., M.B. WOTTO.

du conseil, **Monsieur KARI Mohammed**¹⁷, se sont jetés corps et âme dans cette bataille collective d'intégration économique afin de redynamiser le système.

Cette redynamisation exige une implication effective de tous les acteurs du système afin de l'orienter vers de meilleures perspectives. Raisonnablement il s'agira donc d'identifier ou de recentrer l'objectif principal du système, de procéder à une analyse sévère du passé et du présent en vue d'élaborer un diagnostic stratégique, de construire des scénarios alternatifs et de formuler un futur désiré, de formuler des stratégies globales de développement du système pour réaliser ce futur désiré et, enfin, d'élaborer des stratégies opérationnelles et un programme d'actions.

¹⁷ - Directeur Général de la N.I.C.O.N., Société Nationale d'Assurance du Nigéria. Le vice-Président est Monsieur SANOGO du Mali.

DEUXIEME PARTIE

**PERSPECTIVES D'AMELIORATION DU
FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE LA CARTE
BRUNE**

Les dysfonctionnements observés au sein du système de la Carte Brune sont réels.

Il faut améliorer le fonctionnement du système.

Cette amélioration doit tenir compte, dans l'immédiat, de certaines orientations (**chapitre premier**) avant d'envisager les perspectives d'avenir (**chapitre deuxième**).

Chapitre premier : les orientations immédiates pour l'amélioration du fonctionnement du système de la Carte Brune.

Ces orientations concernent la sensibilisation des citoyens de la communauté (section première) et une meilleure organisation des Bureaux Nationaux (section deuxième).

Section première : La sensibilisation des citoyens de la communauté.

Elle doit avoir pour objectif l'acceptation de la Carte Brune comme un moyen de la liberté effective de circulation dans la zone (Paragraphe premier), ce qui aurait pour conséquence la levée des obstacles à cette liberté de circulation (Paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : L'acceptation de la Carte Brune comme un moyen de liberté de circulation au sein de la communauté.

La carte Brune est mal acceptée ou l'est difficilement. Pour preuve, lorsqu'un propriétaire de véhicule va dans une compagnie d'assurance et qu'on lui propose l'extension de la garantie R.C. de base à la R.C. C.E.D.E.A.O., sa première réaction est celle du refus. C'est seulement lorsqu'il sera obligé de franchir les frontières de son pays qu'il retournera chez son assureur pour demander l'extension de la garantie de base à la R.C. C.E.D.E.A.O., et cela uniquement pour le bref séjour

qu'il aura à effectuer à l'étranger. Cela résulte du fait que la garantie offerte par la Carte Brune d'assurance C.E.D.E.A.O. est une garantie facultative. L'inconvénient de cette situation est que les compagnies ont une mutualité très faible entraînant du coup une insuffisance d'aliments en prime.

Il importe donc qu'à l'instar des règles posées par le législateur CIMA dans l'article 204¹⁸ du code de même nom, la garantie offerte par la Carte Brune soit automatique, c'est-à-dire lorsque l'usager va chez son assureur pour souscrire la garantie R.C. auto, la R.C. C.E.D.E.A.O doit y être incorporée de plein droit.

Certains pays, comme le Mali, ont déjà rendu obligatoire la garantie R.C. C.E.D.E.A.O, mais au sein de la communauté tout entière il faut que cela soit rendu obligatoire aussi bien sur le plan légal que sur le plan pratique. Mais tout ne s'arrête pas là. Une campagne d'information et de sensibilisation doit être menée dans tous nos Etats, aussi bien par nos gouvernants que par les entreprises d'assurance et les Bureaux Nationaux. Cette mobilisation doit faire en sorte que la prise de la garantie R.C. C.E.D.E.A.O. devienne une habitude pour tout citoyen de la communauté. Dès lors, la liberté d'aller et venir au sein de la sous-région facilitera les courants d'échanges, ce qui débouchera certainement sur une véritable intégration économique dans la communauté, puisque les obstacles à cette liberté sécurisée de circulation seront levés.

¹⁸ - "L'assurance prévue à l'article 200 doit comporter une garantie de la responsabilité civile s'étendant à l'ensemble des territoires des Etats membres de la CIMA..." L'article 200 en question porte sur les personnes assujéties à l'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques.

Paragraphe deuxième : La levée des obstacles à la liberté de circulation.

Il s'agit d'obstacles réels qui constituent l'une des conséquences du manque de confiance dont nous avons parlé plus haut entre les partenaires du système. Un exemple parmi tant d'autres nous permettra ici de saisir la réalité des choses.

Nulle part dans le Protocole A/P1/5/82 il n'est écrit qu'un véhicule immatriculé dans un Etat de la sous-région doit obligatoirement être assuré dans cet Etat.

En effet, une société nigérienne est implantée dans quelques pays de la communauté dont le **Togo** et le **Bénin**. Un des véhicules de la société immatriculé au **Bénin**, où le véhicule est acheté, devrait franchir la frontière entre les deux pays. Arrivé au poste de contrôle du **Bénin**, son véhicule a été mis en fourrière pour le simple fait que la garantie **R.C. C.E.D.E.A.O.** n'a pas été souscrite au Bénin. L'assuré était obligé d'aller demander à son assureur à Lomé, où se trouve le siège de ladite société, d'annuler la police. Ainsi l'automobiliste détenteur de la Carte Brune n'est pas toujours libre de circuler au sein de la communauté. Au lieu de faciliter les mouvements des automobilistes d'un Etat à l'autre, l'institution de la Carte Brune semble plutôt compliquer cela. Et pour cause, les Etats ne veulent pas céder une partie de leurs avantages au profit de la communauté, ou hésitent de le faire. C'est pour cela que la sensibilisation doit atteindre aussi les agents de contrôle. Ceux-ci doivent comprendre le bien fondé du système de la Carte Brune et faciliter, dans leur participation la réalisation des objectifs du système. D'autres obstacles proviennent des Bureaux Nationaux qui ne veulent pas s'engager dans la gestion rigoureuse des sinistres, craignant de

ne pas être remboursés.

Certains d'entre eux, par méfiance, ont gelé leurs cotisations. D'autres préfèrent ne pas rentrer dans le système à cause des mauvaises relations d'affaires qu'ils ont eues avec leurs voisins immédiats.

En somme, pour une réussite totale du système de la Carte Brune, ces obstacles doivent être levés pour que le système fonctionne normalement.

Tout le monde y gagnera dans la mesure où les Bureaux Nationaux pourront mieux s'organiser et jouer pleinement leur rôle.

Section deuxième : une meilleure organisation des Bureaux Nationaux.

Elle est d'autant plus nécessaire que les Bureaux nationaux constituent les "poutres de la charpente". Autrement dit, le succès de la Carte Brune repose sur le dynamisme de ces Bureaux.

Il importe donc d'avoir une vision aussi bien sur le plan organisationnel (Paragraphe premier) que sur le plan de l'information (Paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : Sur le plan organisationnel

L'organisation des Bureaux Nationaux doit être administrative, technique et

financière.

A - L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Chaque Bureau National doit désormais être un organisme tout à fait distinct et indépendant d'une compagnie nationale d'assurance¹⁹. Mais il importe que ce Bureau soit accepté par toutes les compagnies pratiquant l'assurance automobile. Le personnel doit avoir une expérience reconnue dans la gestion des sinistres automobiles et une connaissance sur le fonctionnement de l'appareil judiciaire de son pays avec une connaissance de la législation. Le Conseil de Bureau quant à lui doit être doté de statut et de règlement intérieur. Ce qui lui permettra d'avoir une existence autonome pour pouvoir mener à bien sa fonction.

B - L'ORGANISATION TECHNIQUE

La mission traditionnelle des Bureaux Nationaux doit être revue.

En tant qu'émetteur, l'impression des cartes est à centraliser pour favoriser le contrôle de leur régularité. Il est d'ailleurs souhaitable qu'une commission technique de production soit mise en place pour l'émission des cartes. Cette commission doit avoir pour objectifs:

- l'information et la sensibilisation des assurés

¹⁹ - Cas du Bénin

- la fixation des tarifs
- l'application des recommandations du Conseil des Bureaux concernant le respect des caractéristiques techniques des cartes;
- l'établissement des statistiques significatives. En tant que gestionnaire, chaque Bureaux doit :

1 - disposer de registres de déclaration de sinistres survenus aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays;

2 - contacter, dans les meilleurs délais, son membre, c'est-à-dire la compagnie d'assurance concernée, dès qu'il reçoit la déclaration de sinistre et informer rapidement le Bureau émetteur;

3 - mettre en place une commission d'arbitrage et de règlement de sinistres. Cette commission aura pour tâche:

- * l'examen des dossiers sinistres en cas de contestation de responsabilité par un membre;**
- * l'examen des dossiers sinistres à régler suivant un calendrier;**
- * la définition de la procédure de commission d'un expert.**

C - L'ORGANISATION FINANCIERE

Elle doit être rigoureuse. La mauvaise gestion des fonds doit être bannie. Les Bureaux Nationaux doivent être en mesure de réaliser de bénéfices sur le produit de la vente des cartes. Ces bénéfices serviront à faire face aux éventuelles charges de gestion. Une partie de ces bénéfices et toute la somme qui aurait grevé la garantie R.C. auto pourra servir à conclure un traité en excédent de sinistre (**Excès of Loss**).²⁰ pour couvrir le déficit après paiement de sinistres.

Pour tout dire, les organes de contrôle et de coordination du système doivent faire face à toutes les pesanteurs qui grèvent les chances de succès de la Carte Brune en faisant comprendre à tous que le système de la Carte Brune n'est pas une « affaire d'épicier où l'actionnaire principal peut puiser sans ménagement dans la caisse pour financer d'autres activités »²¹.

Mais pour que ce succès soit total, il faut mettre en place un système d'information permanent.

Paragraphe deuxième : Sur le plan de l'information

Le caractère international du système de la Carte Brune exige de la part des gestionnaires des Bureaux un travail permanent d'information. Pour cela il importe

²⁰ - cours de Réassurance de Mr BIOUELE R.Nanga, I.I.A. novembre 1995

²¹ « Bilan critique et perspectives d'avenir de l'assurance dans les pays de la FANAF » par Mr Béné LAWSON, XX^e Assemblée Générale de la FANAF à Yamoussoukro, 26-29 février 1996

de mettre en place des réseaux de communication :

- Communication inter-Bureaux : pour un bon dénouement d'un dossier sinistre, les Bureaux Emetteurs et Gestionnaires doivent maintenir entre eux un contact permanent. L'obligation de correspondance, un véritable signe de vitalité, doit exister entre eux;
- Communication entre les Bureaux et les structures de la C.E.D.E.A.O. : elle est pratiquement inexistante. Un effort doit être fait dans ce sens en vue de la promotion de la Carte Brune;
- Communication entre les bureaux et les forces de contrôle : elle a pour but de faire prendre conscience à ces derniers du rôle prépondérant qu'elles doivent jouer dans l'amélioration du fonctionnement du système de la Carte Brune;
- Communication avec le public : chaque Bureau doit inclure dans son plan de travail l'information, l'éducation et la sensibilisation du public. Mais cette communication implique aussi que le public doit être écouté. Dans le même ordre d'idée, l'édition d'un journal. « Echos de la Carte Brune », qui est encore en état de projet, doit être effective. Une "semaine de la Carte Brune" doit être organisée;
- Communication entre les Bureaux et l'autorité de tutelle ²² en matière de transports routiers : elle a l'avantage d'impliquer l'autorité en tant que représentant de l'Etat aussi bien pour le respect de la Carte Brune que pour la mise en place des moyens de prévention routières;

²² - Ministère des transport, Direction de la Sécurité routière

- Communication avec d'autres institutions : elle a pour but de renforcer les liens de coopération et la promotion de la Carte Brune en dehors de la communauté. A ce propos les relations tissées par le Secrétariat Général avec des institutions comme la CNUCED, L'USAID, le système de la Carte Verte, la FANAF, la BAD, etc, doivent être sauvegardées et renforcées.

En somme, chaque Bureau National doit s'organiser de façon rationnelle en tenant compte des réalités de son pays dans le respect de l'esprit du Protocole, se donner les moyens de jouer son rôle en toute indépendance, prendre des initiatives dans le sens de l'amélioration du fonctionnement du système.

Dans ces conditions, le système pourra atteindre ses objectifs immédiats et envisager des perspectives d'avenir.

Chapitre deuxième : Perspectives d'avenir

L'avenir du système de la Carte Brune doit être orienté vers une harmonisation des concepts (section première) et vers une extension géographique plus vaste (Section deuxième).

Section première : Vers une harmonisation des concepts

La diversité des législations nationales au sein des Etats membres de la

C.E.D.E.A.O. constitue un facteur qui influence beaucoup le fonctionnement du système.

Il importe dès lors que les autorités en charge des assurances, en collaboration avec le Secrétariat Exécutif de la C.E.D.E.A.O., trouve un terrain d'entente aussi bien en matière de tarification (paragraphe premier) qu'en matière de règlement des sinistres (paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : En matière de tarification

Les taux de prime appliqués au sein de la communauté varient considérablement d'un Etat à l'autre.

Au Togo, ce taux est fixé à 10% du tarif de base alors qu'au Sénégal, par exemple, il est de 15%.

En prenant un véhicule de transport des marchandises diesel, de force fiscale 5 chevaux et disposant de 3 places, nous avons :

- Prime R.C. auto (prime de base) = 97.785 F CFA²³
- Surprime R.C. C.E.D.E.A.O = 10% x 97.785 = 9778,5 F

Pour le même type de véhicule de plus de 17 chevaux, nous avons 220.145F comme prime de garantie de base et 22.014,5 F comme surprime R.C. C.E.D.E.A.O.

Or pour la même catégorie de véhicule, la surprime au Sénégal varie entre

²³ - Tarif automobile applicable au Togo depuis le 1er avril 1995

6.725 F pour les moins de **6 chevaux** et **49.690 F** pour plus de **17 chevaux**.

Entre ce tarif et celui appliqué au Togo pour la même catégorie de véhicule, l'écart est grand.

Mais lorsqu'un véhicule assuré au Togo cause un sinistre au Sénégal ou dans un autre pays à **SMIG** plus ou moins élevé que celui du **Togo**, le coût de ce sinistre ne sera pas le même que si c'est un véhicule provenant d'un autre pays qui cause l'accident au **Togo**.

Face à ce déséquilibre entre les primes émises au titre de la garantie **R.C. C.E.D.E.A.O.** et les sinistres éventuels, il faut trouver une solution permettant d'ajuster les tarifs dans toute la communauté. Il ne s'agit pas d'appliquer un tarif unique, étant entendu que le tarif appliqué dans chaque pays est le reflet de la sinistralité qu'affiche chaque marché.

Il est plutôt question de faire un rapprochement entre les tarifs des différents marchés afin de corriger le déséquilibre entre les primes émises et les sinistres.

A cet effet deux solutions sont envisageables :

- soit recourir aux bases techniques en augmentant les tarifs là où ils sont faibles ou bien augmenter la mutualité des preneurs de la Carte Brune en rendant l'émission automatique et obligatoire;
- soit recourir à la réassurance; dans ce cas toutes les surprimes seront reversées au réassureur; par exemple **AFRICA - RE**, qui pourra intervenir en couverture des excédents de sinistres.

Ces solutions vont permettre aux Bureaux Nationaux de s'engager dans une gestion véritable et rigoureuse de sinistres pour un règlement rapide et juste.

Paragraphe deuxième : En matière de règlement de sinistres

Au sein de la C.E.D.E.A.O, il existe quatre type de législation : la législation unique dans les pays francophones, la Common Law dans les pays anglophones, la législation lusophone et la loi islamique.

Dès lors une question se pose : doit-on laisser fonctionner un système sous une législation à quatre vitesses dans le but d'une quelconque intégration ? L'exemple européen de la Carte Verte doit nous édifier à ce propos. En effet les lois nationales européennes, tout en s'appliquant dans chaque pays, tiennent compte des directives communautaires. Mieux le visiteur sait ce qui se fait dans le pays visité en matière d'assurance Carte Verte. Par exemple en Irlande, le visiteur qui se rend dans ce pays sait d'avance que les dommages corporels et les pertes en vie humaine en cas d'accident automobile ont leur montant d'indemnisation limité.

En 1988, pour revenir au cas de la C.E.D.E.A.O., il a été mis sur pied une commission technique permanente qui a proposé un code de règlement des sinistres avec une proposition de solution au conflit des lois. Cette proposition n'a pas pu avoir force de loi avant l'avènement du code CIMA qui règle aujourd'hui le problème des indemnisations des préjudices

corporels²⁴ en matière d'accident automobile.

Il importe donc que les réunions de zones insèrent dans les points de leur ordre du jour une étude approfondie du code **CIMA** afin que tous les Bureaux Nationaux en connaissent les pratiques et les objectifs.

Par ailleurs, pour ce qui concerne le problème de la loi applicable en matière d'assurance **R.C.** étendue à un territoire, il serait difficile d'appliquer une quelconque loi harmonisée.

La loi applicable demeure celle du lieu de l'accident. Ainsi un accident survenu au **Burkina-Faso** doit être régi par la loi burkinabé. Cependant un certain nombre de concepts doit avoir le même contenu : les quittances de règlement, les fiches de déclaration de sinistre, les contrats de polices, les procès-verbaux de gendarmerie, les rapports d'expertise etc..

Au total, la convergence des diverses législations des pays de la **C.E.D.E.A.O.** est plus qu'une nécessité. Il nous faut donc trouver un niveau de règlement de sinistres uniforme. Ce qui pourra orienter le système vers des perspectives plus larges.

Section deuxième : Vers une extension géographique plus large.

Avec l'avènement du code **CIMA**, une certaine méfiance s'installe dans tous les milieux où on parle d'assurances. Certains ont plutôt parlé de crainte de

²⁴ - Chapitre IV du livre II portant sur les assurances obligatoires, titre I.

la part des compagnies d'assurances et d'autres de réticence du côté des magistrats. Si ces craintes et réticences sont fondées pour ceux qui les éprouvent, compagnies mal gérées, plaidoeries fantaisistes des magistrats, la crainte d'une imminente disparition du système de la Carte Brune n'est cependant pas fondée.

Il faut plutôt y voir un atout pour une intégration élargie à la zone CIMA (Paragraphe premier) et, pourquoi pas, à toute l'Afrique (Paragraphe deuxième).

Paragraphe premier : Extension à la zone CIMA

L'une des faiblesses du système de la Carte Brune, pour le répéter encore une fois, est le caractère facultatif de la garantie accordée.

Or dans le code CIMA, l'article 204²⁵ qui, comme la Carte Brune C.E.D.E.A.O., étend la garantie R.C. à d'autres territoires, rend cette extension obligatoire. Ainsi lorsqu'un ressortissant d'un pays membre de la CIMA souscrit une garantie R.C. auto sur le plan local, cette garantie le couvre automatiquement dans tous les Etats membres de la zone.

Lors de la première foire commerciale de la C.E.D.E.A.O. à Dakar (Sénégal) du 25 mai au 4 juin 1995, le Secrétariat Général de la Carte Brune a stigmatisé les dangers larvés de l'article 204.

Notons que sur les 16 Etats de la C.E.D.E.A.O., 8 sont membres de la

²⁵ - Voir note 18 en bas de page

CIMA²⁶, soit la moitié. La question se pose de savoir ce que deviendra la Carte Brune lorsque le code sera pleinement appliqué dans toute la zone **CIMA**.

En réalité, il faut plutôt voir dans ce semblant d'antagonisme une brèche à la recherche de synergie et d'interactions entre les deux institutions.

L'une et l'autre ont l'avantage d'avoir une autonomie par rapport aux institutions politiques dans le cadre desquelles elles sont créées. Elles étendent toutes deux l'assurance R.C. auto à tous les Etats qui les constituent. Dès lors les organes de gestions qui existent déjà en Afrique de l'ouest, au lieu de disparaître, continueront de jouer leur rôle pour le compte des deux institutions.

Cette intégration permettra de résoudre un grand nombre de problèmes aussi bien pour les compagnies que pour les assurés. Car lorsqu'un assuré quitte l'Afrique de l'ouest, il pourra facilement se rendre en Afrique Centrale sans être obligé de souscrire dans chaque pays qu'il aura à traverser une garantie; et vice versa. Quant aux compagnies, elles bénéficieront du rôle des Bureaux gestionnaires dans la mesure où ceux-ci régleront les sinistres à leur place.

Entre le fonctionnement de la Carte Brune et les dispositions du code **CIMA** en son livre II, il faut que celui-là fasse un premier pas vers celui-ci : l'extension automatique de la garantie de base à la R.C. C.E.D.E.A.O. En plus une connaissance, par les pays anglophones de la C.E.D.E.A.O, du code **CIMA** notamment en son livre II viendrait renforcer l'intégration des deux institutions.

²⁶ - Bénin, Togo, Niger, Mali, Côte d'Ivoire, Sénégal, Burkina-faso, Guinée Conakry.

A ce propos nous saluons l'initiative prise par le Secrétariat Général de traduire ce livre II, ainsi que les autres, en version anglaise ²⁷.

Ainsi nous pouvons espérer qu'un jour toute l'Afrique aura expérimenté ce mode international de gestions des sinistres.

Paragraphe deuxième : Extension à l'Afrique

L'unité de l'Afrique tant prônée ne peut être concrétisée qu'à travers nos institutions que nous devons sauvegarder dans un cercle de voisinage naturel, géographique et historique.

L'extension progressive de l'expérience du système de la Carte Brune aux autres Etats de l'Afrique non membres de la CIMA aboutirait à faciliter la multiplication des courants d'échange pour un développement intégré du continent.

Ainsi, selon Monsieur BATHILY²⁸, dans le souci de faciliter la fusion ultérieure des instruments de gestion, les Etats pourraient instituer une caution solidaire du marché émetteur en cas de défaillance d'une société.

Dans l'immédiat, cette extension continentale est à coup sûr un rêve. Mais une vision dynamique et une meilleure planification des perspectives d'avenir doivent caractériser nos institutions en matière d'assurance en général et en matière d'assurance automobile en particulier.

Le système de la Carte Brune C.E.D.E.A.O. n'est qu'une étape qu'il faut

²⁷ - Rapport d'activités du Secrétariat Général de la Carte Brune C.E.D.E.A.O. , octobre 1995p-8

²⁸ - op - cit.

progressivement intégrer dans une stratégie de développement plus étendue dans le temps et dans l'espace.

Chaque Etat doit l'accepter comme étant une conséquence de l'obligation morale que nous avons d'adopter une stratégie d'autonomie collective pour tout le continent. Nous devons donc en faire une préoccupation réelle pour une réussite totale.

Une institution, qu'elle soit de l'Afrique de l'ouest ou de l'Afrique de l'est, du Nord et du Sud, ne doit pas constituer un obstacle à l'intégration africaine mais au contraire un ferment de la réussite africaine.

Cette réussite doit être totale, même si nos Etats doivent subir plusieurs plans d'ajustement structurel sans compter les problèmes de la dévaluation de nos francs.

CONCLUSION GENERALE

A l'evidence, le système de la Carte Brune n'atteindra ses objectifs qu'en comptant sur les énergies et la volonté de ses différents acteurs.

Indiscutablement, les Bureaux Nationaux ne peuvent pleinement jouer leur rôle si les gestionnaires de ces Bureaux n'obéissent pas aux règles les plus élémentaires de gestion.

Il est tout aussi indéniable que le système de la Carte Brune ne saurait atteindre ses objectifs si on ne l'insère pas dans un environnement où règne un climat de confiance et de partenariat entre les Etats membres de la C.E.D.E.A.O.

Les Bureaux Nationaux doivent eux-mêmes se donner les moyens d'agir en toute indépendance, ils doivent faire preuve d'initiative pour l'amélioration de leur structure et disposer de pouvoirs suffisants. C'est à ce prix que le système de la Carte Brune sera un modèle de réussite d'intégration.

Pour y parvenir il faut à la fois :

- un réseau de communication parfaitement fonctionnel
 - la maîtrise des techniques de gestion des sinistres
 - une motivation de tous les acteurs du système.
- Tout cela doit se faire dans une bonne organisation du système.

Ainsi pris isolement, le système de la Carte Brune représente un axe important des objectifs de nos institutions; avec la zone **CIMA**, il donne une image de la nouvelle orientation de nos marchés d'assurance; étendu à tout le continent, il permet d'envisager ce que sera l'Afrique de demain.

ANNEXE

CADRE LOGIQUE DU PROJET CARTE BRUNE

Niveaux Descriptifs du Projet	Indicateurs objectivement vérifiables	Moyens de Vérifications	Contraintes
<p>Finalités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encourager et sécuriser la libre circulation dans la Sous-Région CEDEAO 	<ul style="list-style-type: none"> - Facilitation des mouvements des automobilistes internationaux - Augmentations des échanges de biens 	<ul style="list-style-type: none"> - Régistre des entrées et des sorties au niveau du service des douanes, Immigrations et Police aux frontières 	<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisation des Législation entre les Etats - Harmonisation du contenu des polices d'Assurances Automobiles - Responsabilité civile
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Installer un système International de gestion des sinistres 	<ul style="list-style-type: none"> - Stratégie de communication Inter-Bureaux. - Rapidité des prises en charge - Automatisation des cellules de gestion des sinistres internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Réseaux de communication entre cellules de gestion des sinistres Internationaux - Base Régionale de données 	<ul style="list-style-type: none"> - Collaboration entre Compagnies d'assurances de l'intérieur et de l'extérieur (à travers des Bureaux) - Tenue des Réunions Inter-Bureaux - Tenue des Réunions Inter-Zones - Harmonisation du Niveau de Réglementation des sinistres - Implications des Directeurs nationaux d'assurance
<p>Extrants (out put)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Règlement rapide des Sinistres Internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de dossiers en suspens - Cadence de règlement - Nombre de réclamations - Taux de remboursement 	<ul style="list-style-type: none"> - Régistres et ratios significatifs au niveau des Bureaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de la confiance entre Marchés Nationaux d'assurance - Régularité du paiement des cotisations - Dotations des textes organiques/statuts et règlement Intérieur du Conseil
<p>Intrant (Input)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1°) Création des Bureaux nationaux 2°) Organisation et animation des Bureaux nationaux 3°) Secrétariat : organe de dialogue et liaison 4°) Ressources financière et Humaines 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépôt des 174 Mille UC - Textes organiques de création des Bureaux Nationaux - Cotisations 	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil des Bureaux - Textes Organiques et Rapport d'activités des divers responsables 	

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGE

- **DONNA NOBILE** : le contrôle de gestion dans une entreprise d'assurances et de réassurance. L'Argus 1976.

COURS - MEMOIRE

- **ROUVILLOI** : Cours de Marketing en assurance I.I.A.1996.

- **BIOUELE Nanga Roger** : Cours de réassurance proportionnelle et non proportionnelle.
I.I.A. novembre 1995.

- **GNIMAVO Foly** : l'institution d'un système multinational unifié d'assurance et de responsabilité civile automobile : cas de la Carte Brune C.E.D.E.A.O., présenté par l'obtention du D.E.S.A. à l'I.I.A. 1988.

ARTICLES - REVUES - RAPPORTS

- « Bilan critique et perspectives d'avenir de l'assurance dans les pays de la FANAF » par **Béné B. LAWSON**, XX^e Assemblée Générale de la FANAF, Yamoussokro 26 - 29 févr 1996.

- " L'assurance Africain ", bulletin semestriel de la Fédération des Sociétés d'Assurance Droit National Africaines (FANAF), N°22 décembre 1995.

- Rapport d'activités du Secrétariat Général de la Carte Brune C.E.D.E.A.O., octobre 19

CODE - LOI

- Code CIMA

- Protocole A/P1/5/82 instituant la Carte Brune C.E.D.E.A.O. et les accords inter-Burea