

INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES DE
YAOUNDE

ANNEE SCOLAIRE
1976 - 1977

- MEMOIRE DE STAGE -

Aux Assurances Générales de
France (Agence d'Abidjan).

T H E M E :

! ASPECTS DU RISQUE AUTOMOBILE !
! En Côte d'Ivoire !

Presenté :

Par M. YAO N'GUESSAN

- Licencié en Droit privé
(carrières des affaires)
- Stagiaire à l'Institut
International des Assurances de
Yaoundé.

Avec l'assistance de :

- M. HIS : Directeur de l'Agence
 - M. GANIER : Chef du service
de production de l'Agence.
-

Le style de cet étudiant est à travailler sérieusement.
Sans exiger la complication, la préciosité ou les grands mots,
il conviendrait de ne point être simpliste, ni tenir à terre dans la rédaction
d'un mémoire de haut niveau, surtout lorsqu'on sent que l'auteur est
bénéficié en droit privé. Certains mots et expressions du langage
parlé devraient être prosaïques.

de plus, l'exposé de certaines idées - pourtant profondes -
devrait obéir à un PLAN certain ordre.

La plupart des problèmes ont cependant été abordés
et compris, bien qu'ayant souvent été résolus trop
rapidement. INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : SITUATION ACTUELLE.

Section I : Au Niveau des Encaissements

Section II : Au Niveau des Sinistres

DEUXIEME PARTIE : Quelles sont les Solutions à envisager ?

Section I : Au Niveau des ^{Section des} ~~Automobilistes~~ ^{autorités} Etatiques

Section II : Au Niveau des ^{Le rôle} Assureurs.

CONCLUSION

*Prologisme
ou
Avant-propos*

- INTRODUCTION -

Soucieux de mettre ses stagiaires en contact direct avec la réalité du Monde des assurances, l'Institut International des Assurances de Yaoundé (I.I.A) a institué un stage pratique obligatoire dans les Compagnies et Agences d'assurances, stage qui s'intercale entre les deux années d'études.

Par ailleurs, ce stage, hormis les aptitudes pratiques au métier d'assureur qu'il tend à inculquer au stagiaire, il doit aussi mesurer sa capacité de réflexion sur les problèmes d'assurance et de pouvoir les exprimer par écrit. En cela, il doit être sanctionné par un mémoire de stage.

Dans cette optique visée par l'I.I.A., j'ai effectué pendant les vacances scolaires 1976 - 1977 aux Assurances Générales de France (Agence d'Abidjan) un stage de 3 mois s'étalant sur la période de la mi - juillet à la mi - octobre. Dans ma tâche, j'ai été aidé par Monsieur His, Directeur de l'Agence et Monsieur Ganier, mon Maître direct de stage, Chef, du service de production. N'oublions pas aussi les conseils pratiques de Monsieur Chauvin, les idées de Bienvenu, tous cadres à l'Agence, ainsi que l'apport appréciable des producteurs. A tous ceux - là, j'adresse mes remerciements.

Ceci dit, faisons connaissance avec l'Agence. pour ceux qui ont une idée d'Abidjan, l'Agence se situe à la rue des Banques, à l'Immeuble Union des Transports Aériens (U.T.A.)

...../.....

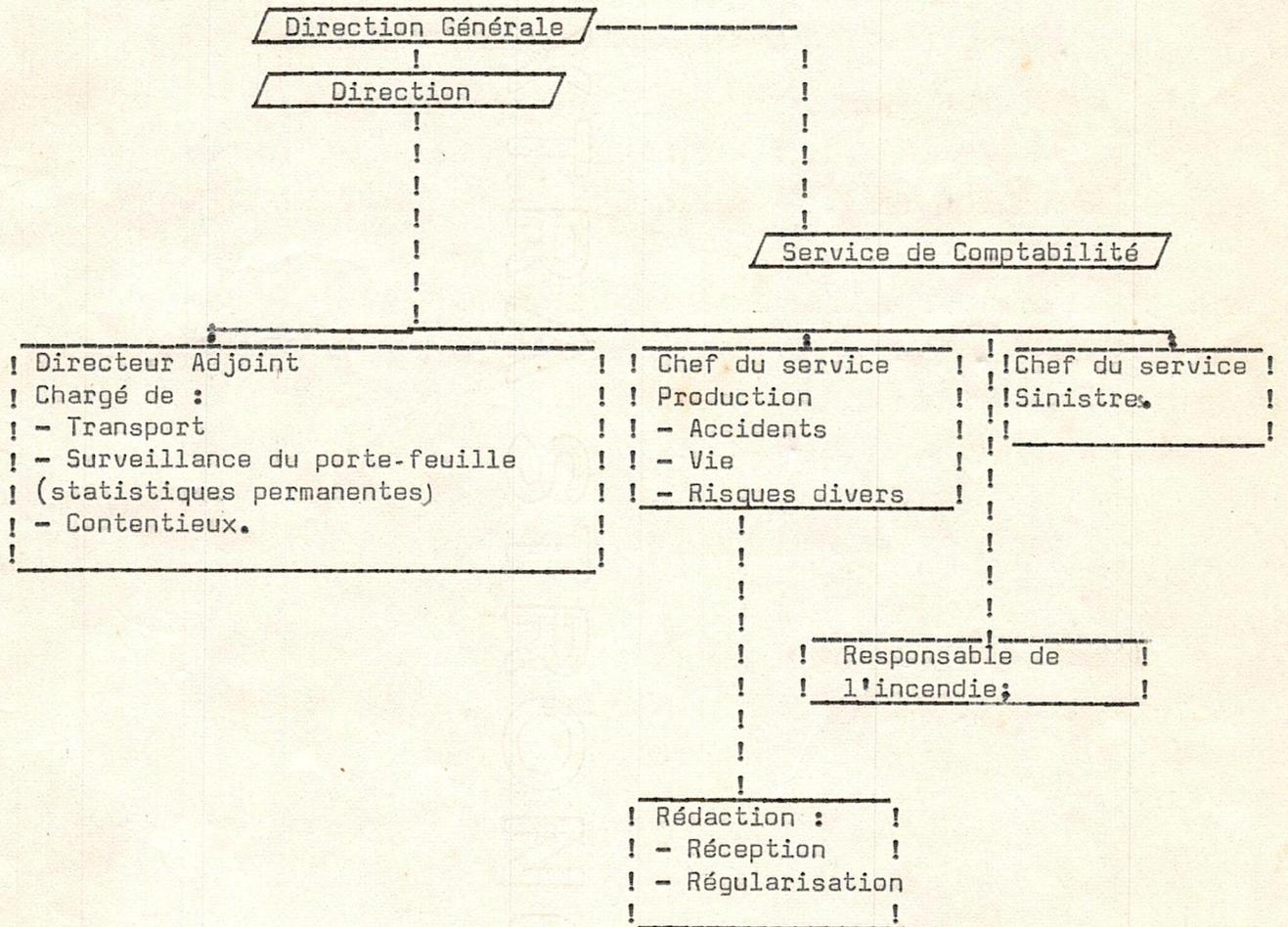
*Avant-propos
rien à voir avec l'introduction*

*voir page
16 ...*

Elle se divise en 3 Compartiments :

- Le sous-sol qui comprend : le service Comptable, le service chargé de l'assurance sur la vie et le pool Dactylo.
- Le rez-de-chaussée qui comprend : la Direction Générale, le service chargé de l'incendie et dégâts des Eaux et le service de production (accidents).
- L'étage comprend : le service sinistres et le service chargé de l'assurance maritime et transport.

Tous ces services peuvent se résumer en un organigramme assez Shématique suivant :



...../.....

En ce qui me concerne, c'est au service de production que j'ai eu à évoluer. Ma tâche se résumait essentiellement à la réception de la clientèle ^a qui suppose bien sûr la manipulation des tarifs, et à la régularisation des avenants. Il faut dire que cette tâche est non moins intéressante car elle met en contact avec le public et par ce canal l'on apprend à l'aborder, à le connaître. Néanmoins, notre réflexion ne va pas se cantonner à ce seul travail mécanique, ce qui rendrait l'exposé trop descriptif et partant sans grand intérêt. Dépassons ce cadre du tarif pur et simple et hissons-nous au niveau des vrais problèmes que pose l'assurance automobile en élargissant le cadre des débats. En cela, le thème "aspects du risque automobile en Côte d'Ivoire" vient à propos. En effet, ce thème est très important car il vient à son heure. Il vient au moment où partout, dans toute la ville d'Abidjan, voire à l'échelon national, l'on parle assurance.

Le mot assurance revient souvent sur les lèvres de l'homme de la rue parce que pour lui le coût de l'assurance a beaucoup augmenté ces temps-ci. Il se demande alors s'il ne faut pas délaissier la voiture au profit de l'autobus, moyen de déplacement certes astreignant, mais moins cher.

L'assureur, quant à lui, il ne cesse de parler du risque automobile car c'est celui qui requiert une gestion très délicate compte tenu du déficit pour lequel il est reconnu officiellement non seulement en Côte d'Ivoire, mais partout ailleurs où le parc automobile connaît un développement prodigieux. Dans ces conditions, le vœux de l'assureur, c'est un réajustement des tarifs.

Nous assistons alors à deux intérêts contradictoires.

D'un côté l'automobiliste demande une diminution des primes.

...../.....

De l'autre l'assureur demande l'augmentation des primes. N'est - ce pas là un problème ? Problème qui trouve sans doute ses origines dans la situation qui prévaut actuellement sur le marché ivoirien des assurances. Quelle est donc cette situation actuelle ? Ce qui fera l'objet de notre première partie.

Devant cette situation, la solution expéditive serait la non assurance pour l'automobiliste ou le refus d'assurer pour l'assureur. Ce qui est ~~pratiquement impossible en vertu~~ ^{en contradiction avec la loi} de la loi du 28 octobre 1960 qui institue l'obligation d'assurance. En effet, exception faite des véhicules de l'administration, tout homme qui met en circulation un véhicule terrestre à moteur est obligé de l'assurer. Il en va de même pour l'assureur qui ne peut refuser l'assurance que dans des cas limitatifs.

L'un comme l'autre sont liés par une obligation dont ils ne peuvent se défaire.

C'est un aspect important que beaucoup d'assureurs ne perçoivent pas : l'obligation d'assurance pèse également sur eux. Mais ils restent en position de force.

Le refus d'assurer ayant été écarté comme solution convenable au problème, quelles autres solutions faut-il envisager en la matière ? Ce qui fera l'objet de notre seconde partie.

- PREMIERE PARTIE : SITUATION ACTUELLE -

Nous examinerons la question à deux niveaux :
au niveau des encaissements et au niveau des sinistres.

Section I : Au Niveau des Encaissements :

Nul n'ignore de nos jours que l'accroissement du parc automobile dans un pays va de pair avec le développement Economique et Social. Or il est indéniable que la Côte d'Ivoire traverse actuellement cette phase du développement. Dans cette course au développement, la voiture est devenue non plus un luxe, mais une nécessité. Ainsi tout ivoirien, aussitôt que ses moyens le lui permettent, cherche à s'acheter une voiture. A cette allure, nous assistons ces dernières années à un accroissement effrené du parc automobile. La seule région d'Abidjan comprend plus de la moitié du parc automobile ivoirien. Tous ces véhicules étant pour la plupart soumis à l'obligation d'assurance comme nous l'avons déjà vu, il en ressort une importance considérable au niveau des encaissements. En effet, les primes encaissées en automobile représentent 60 % du portefeuille de la profession.

Si l'importance des encaissements découle de l'importance du parc automobile ivoirien, elle découle également de la récente flambée des prix des voitures. Un bref regard sur le passé permet de s'apercevoir du grand bond qu'a connu les prix des voitures. Monsieur KONE VACABA ? (1) l'a bien illustré à la page 34 du n° 344 de "Ivoire Dimanche" du 11 septembre 1977. Ainsi, l'on s'aperçoit qu'une 2 CV qui valait 470 000 FCFA en 1964 vaut 1 025 000 FCFA en 1977 soit un accroissement de 118 %. Il en est de même d'une camionnette Peugeot 404 qui valant 1 047 000 FCFA en 1970, coûte en 1977 2 755 000 FCFA soit près de 163 % d'augmentation. Or, l'assurance du véhicule contre les risques dommages aux véhicules, incendie et vol[†] est fonction de la valeur neuve du véhicule pour les dommages, de la valeur vénale du véhicule pour l'incendie et le vol. Il va de soi qu'il y a une relation étroite entre

(1)

..../....

† et le sinistre flag

Ceci est en flagrante contradiction avec ce qui précède : S'il y a une relation étroite entre le prix des voitures et celui de l'assurance, une augmentation du prix des automobiles entraîne automatiquement une augmentation de la prime !!

lié à l'accroissement du taux de sinistres automobiles => par auto => sinistralité => ↑ tarif.

le prix des voitures et celui de l'assurance. L'assureur qui garantit contre les dommages, l'incendie et le vol doit alors amasser assez d'argent pour faire face à cette obligation.

C'est pourquoi, si les prix des véhicules montent, il serait anormal que celui de l'assurance reste stable. *Non*

En d'autres termes, l'assureur se verrait lésé par cette situation.

idem

Raison pour laquelle le prix de l'assurance doit augmenter en même temps que celui des voitures. C'est une explication assez raisonnable. Mais l'usager de l'automobile n'entend pas cela de cette oreille.

Pour lui, dans tous les cas, le prix de l'assurance ne doit pas augmenter parce qu'il y va de son intérêt.

Ce conflit d'intérêts entre assureurs et automobilistes a donné lieu à une période transitoire de juin à août bien connue de tous.

Durant cette période, l'on a suspendu temporairement le système de contrat d'assurance annuel pour faire place au contrat de 2 mois. Pour cette période de 2 mois, il fallait payer les 36 % de la prime annuelle jusqu'à ce qu'interviennent les autorités gouvernementales concernées.

Cette tarification spéciale de la période transitoire bien que favorable à l'assureur, n'était pas faite pour arranger les choses. Le client, conscient qu'il payait pour les 2 mois 36 % de la ^{prime} annuelle, s'apercevait qu'au bout de 6 mois, il payait déjà plus de la prime annuelle soit 108 %. Il était donc amené à tempêter au guichet du service de production. Non seulement le client payait assez cher par ce biais, mais il lui fallait tous les deux mois revenir au guichet pour renouveler sa police, chose irritante de sa part. Par ailleurs, les renouvellements trop souvent répétés, accroissaient la tâche des producteurs. *Non*

Heureusement, à compter du 24 août 1977, le Comité des assureurs, en accord avec le gouvernement (les Ministères des Finances, du Commerce et des Transports) allait sortir un nouveau tarif majorant de 20 % l'ancien. Il semble qu'il s'agit là d'un tarif provisoire susceptible de modification en hausse. Néanmoins, pour l'instant, il apaise "partiellement" l'esprit des assureurs.

L'adverbe "partiellement" a bien ici sa place.
L'on aurait plutôt employé à la place "totalement" si les encaissements, si importants soient-ils pour la branche automobile, n'étaient pas suivis de décaissements. Or, il est connu qu'en automobile, les décaissements sont beaucoup plus importants que les encaissements. En un mot, la branche automobile est déficitaire. Pourquoi alors ce déficit ? La cause profonde et directe : ce sont les sinistres dont il convient d'analyser l'aspect actuel.

Section II : Au Niveau des Sinistres.

Tout ivoirien sait maintenant que son pays, la Côte d'Ivoire, a la triste réputation d'être de ceux qui détiennent le plus grand record des accidents de la circulation. Le tableau statistique ci-dessous résultant du séminaire sur la sécurité routière tenu en septembre 1976 à la Maison du Congrès à Treichville, permet d'avoir une vue d'ensemble sur le nombre d'accidents de la circulation de 1973 à 1975.

ANNEES	Nombre Total d'accidents	Nombre d'accidents pour Abidjan	Nombre de morts	Nombre de blessés
1973	1 113	Près de la 1/2	357	2 521
1974	1 514	640	396	3 780
1975	2 372	1 264	464	4 849

A la lecture du tableau, l'on constate que le nombre d'accidents n'a fait que croître, ainsi que le nombre de morts et de blessés. Il en est de même pour les années 1976 et 1977. Le récent accident de BINAQ qui a fait à lui seul 27 morts et qui a fait couler tant d'encre le démontre, sans compter les nombreux accidents de la circulation qui se déroulent tous les jours et surtout les Weekends à Abidjan.

Il suffit de vous rendre au travail le lundi matin pour constater les faits. Vous verrez sur votre chemin au moins 4 à 5 véhicules endommagés. Pour les blessés corporels et décès d'accidents de la circulation, une petite enquête dans les Hopitaux de la place suffirait pour le constater.

Ces accidents entraînent sur eux beaucoup de vies humaines et partant beaucoup de bras. C'est là un problème social qui inquiète certes l'assureur. Mais ce qui touche davantage l'assureur, c'est l'aspect financier de la question. C'est l'assureur qui en définitive répare le préjudice. Plus le sinistre est surévalué, plus cela pèse lourd sur le portefeuille de l'assureur. Or qu'est-ce qui se passe en fait ? Les experts et les juges ont une toute autre idée de l'assureur. Pour eux, c'est l'homme extrêmement riche et capable de faire face à toutes les situations financières possibles. Ils ont ainsi une tendance à la surévaluation des sinistres. Monsieur Maurice NKOUENDJIN YOTNDA, professeur à l'Institut International des Assurances de Yaoundé le montre assez bien dans son article paru à l'Argus, le professeur fait allusion à une décision judiciaire qui allouait 15 Millions de francs à une famille pour la mort d'une fillette de 8 ans. Posons-nous alors la question de savoir à quoi vont servir les 15 Millions alloués aux parents de la fillette. Est-ce pour réparer un préjudice économique que subissent ceux-ci du fait de la disparition de leur enfant ? Est-ce tout simplement pour réparer leur préjudice moral que le juriste appellerait volontiers " Préjudice par ricochet " ? S'agissant d'un préjudice économique, il est nul, la fillette de 8 ans n'étant pas encore reproductive.

Le préjudice "par ricochet" ce n'est pas uniquement le préjudice moral ! c'est tout préjudice matériel ou moral, ... / par la victime ou par les tiers.

mais elle était potentiellement productive, car elle avait tout l'avenir devant elle (ce qui n'est pas le cas d'un vieillard qui " a p. produite " ...)

Arg - vas jamais
entendu parler d'un
certain : colloque sur l'indem-
nisation des préjudices corporels
organisé (pourant) par l'IIA ?
Aucune allusion ni ? et fantôme !

? affectif ?

Le préjudice moral, lui, est effectif, mais sur quoi les juges se baseraient alors pour le chiffrer ? Bref, cette attitude du juge est alarmante. S'il accorde 15 Millions pour la seule fillette, combien va-t-il décider pour un adulte ? et en cas de pluralité de victimes ? L'on débouche ainsi sur le problème crucial des transports publics de voyageurs. En effet, en ce qui concerne ces derniers, il y a rarement une seule victime. L'on assiste ~~le plus~~ souvent à une multitude de victimes en cas d'accidents.

Les 27 décès de l'accident de BINAO le prouvent bien.

Il s'agit là d'une véritable catastrophe. ^{l'écatombe} Quel sera alors le sort de la Compagnie d'Assurance qui assure le véhicule responsable de l'accident ? Il nous est impossible de prédire avec exactitude la décision future des tribunaux. Cependant une chose est certaine : c'est que le fardeau sera assez lourd pour la Compagnie d'Assurance qui assure le véhicule responsable. Sa trésorerie en sera sérieusement affectée. Comment pouvons-nous juger cette situation ?

Nous avons précédemment annoncé que la branche automobile représente 60 % des encaissements au niveau de la profession. Nous venons de voir par ailleurs que cette même branche connaît un taux de sinistres non moins négligeable et ~~part~~ une sortie importante de devises. En la matière, les statistiques relèvent un taux de sinistres à primes d'environ 216 %. Ce qui veut dire que pour 100 Frs de primes encaissées par l'assureur, ce dernier débourse 216 Frs. Prenons quelques exemples chiffrés. En 1976, l'ensemble de la profession a perdu 2 500 000 000 de F.CFA. En 1977, le déficit sera certainement au-dessus de 3 000 000 000 de F CFA. Telle est la situation des assureurs ivoiriens ces dernières années.

Au Cameroun, devant une situation similaire, les assureurs Camerounais ont refusé d'assurer les transports publics de voyageurs. Ce qui a d'ailleurs été l'objet de l'article du professeur KOUENDJIN. Ce ne serait pas la solution idéale pour la Côte d'Ivoire embarquée sur le chemin du développement économique et social.

Le Cameroun lui aussi est "embarqué" sur le chemin du dével. éco et soc. De même pour le Sénégal, le Gabon, etc...

Et pourtant, les Compagnies d'Assurance ne peuvent pas continuer à perdre indéfiniment, sinon elles cesseraient d'exister. Elles ne joueraient plus alors ^{le} leur rôle d'organisme financier que ~~l'~~on leur assigne. Le but des Compagnies d'Assurance n'est pas purement philanthropique. Il leur faut gagner de l'argent afin de pouvoir l'investir dans les grands projets nationaux. En présence de cette situation, il faut des remèdes. Mais lesquels ?

DEUXIEME PARTIE : QUELLES SONT LES SOLUTIONS A ENVISAGER?

Les solutions préconisées dans ce domaine sont nombreuses. Nous essayerons de les regrouper en deux grandes Catégories. Il y a les mesures qui incombent aux autorités étatiques et celles qui incombent aux assureurs.

Section I : Au Niveau des Autorités Etatiques.

Parmi ces mesures qui incombent à l'état, certaines peuvent être considérées comme préventives et d'autres répressives.

Au stade de la prévention, il appartient à l'état d'améliorer l'infrastructure routière. En ce qui concerne le bitumage des routes, un gros effort a été fourni par le gouvernement ivoirien. Ainsi le Ministère des Travaux publics doit veiller à l'entretien des routes. Il doit à tout moment voir si le bitume ne se dégrade pas. Dans l'affirmative, il faut alors se hâter de combler les trous creusés sur la voie et qui peuvent être à la base de nombreux dérapages et par conséquent d'accidents.

Une fois les voies bitumées, c'est déjà un grand pas en avant. Il faut alors les adapter à l'importance du trafic routier. Les routes ont besoin d'être élargies. Dans une ville comme Abidjan où l'embouteillage est chose courante, il faut accroître le nombre des échangeurs pour décongestionner certaines artères principales.

Dans le même ordre d'idées, le Ministère des Travaux publics doit intensifier la signalisation routière. Les panneaux implantés doivent bien l'être à leur place et si possible leur nombre doit être accru. Il convient également de matérialiser les voies, afin que les usagers de la route sachent bien la direction à suivre. En effet, lorsqu'il n'y a aucune ligne tracée sur la chaussée, l'on assiste à une véritable pagaille. Les usagers se placent n'importe où sur la chaussée et cela est cause de bien d'accrochages.

..../....

Il conviendrait de parler d'abord de ce que fait l'état, avant de parler de ce qu'il doit faire (pour l'information du lecteur).

C'est ce que l'on ne cesse de décrier actuellement sur la route d'ABOBO-GARE qui ne comporte aucune ligne ni continue, ni discontinue. La conséquence : ce sont les nombreux accidents sur cette route.

Il ne suffit pas seulement d'une signalisation très accentuée. Encore faut-il que les usagers de la route sachent l'interpréter fidèlement. C'est pourquoi, le gouvernement devrait inclure l'étude du Code de la route dans les programmes scolaires, ~~voire même déjà~~ au stade ^{au} de l'école primaire. Car, qu'est-ce qui se passe au juste ? Nous voyons qu'en Côte d'Ivoire, très peu de gens connaissent parfaitement leur Code de la route. Demandez à un élève du Collège ce que signifie la flèche verte qui accompagne le feu rouge et il ne saurait trop comment vous répondre. Un piéton de cette nature s'engagerait n'importe comment sur la ~~chaussée~~ ^{chaussée} sans aucune prudence. Même ceux qui apprennent le Code de la route à l'occasion du passage de leur permis de conduire, le connaissent trop mal pour l'appliquer avec exactitude. Et le peu qu'ils connaissent, ils l'appliquent à l'envers le plus souvent par mauvaise volonté. Pour l'usager, si un accident résultait de cette mauvaise conduite, c'est l'assureur qui paierait. L'on voit qu'il y a visiblement là une mauvaise interprétation de l'assurance. Un travail de fond reste encore à faire au niveau des consciences. Le gouvernement ivoirien doit permettre à l'assureur de mieux effectuer ce travail. Il doit pour cela lui en procurer les moyens en mettant à sa disposition les mass - média : la radio et la télévision. En possession de ces moyens, l'assureur qui connaît bien son métier, expliquera à la masse le mécanisme de l'assurance. Il devra surtout expliquer à la population l'important principe de la mutualité. Il leur dira que lui assureur, n'est qu'un simple gestionnaire d'un risque qui les menace tous : celui des accidents de la circulation. pour ce faire, il recueille l'argent de tous ceux qui sont assurés chez lui afin de porter secours à ceux d'entre eux qui sont victimes du mauvais sort qu'est l'accident.

...../.....

(n)

En un mot les "Bons" (ceux qui ne causent pas d'accidents) paient pour les "Mauvais" (ceux qui en causent trop). par conséquent, s'il y a trop d'accidents, l'assureur n'aura plus assez d'argent pour faire face à ses obligations et partant, le mécanisme de l'assurance s'arrêtera obligatoirement. Il faut que les usagers de la route se mettent cela dans la tête.

Risques importants d'adhésion...

Un autre rôle non négligeable incombe aux autorités publiques au stade de la répression. Les Agents de police doivent pouvoir retirer momentanément le permis de conduire à ceux qui sont en infraction au Code de la route, en supposant bien sûr que celui-ci a été délivré à ceux qui le méritent effectivement. En cas de récidive, cela doit pouvoir entraîner un retrait prolongé, voire définitif. Les Agents de l'ordre doivent mettre en fourrière les véhicules trop usagers ^{es} qui ne répondent plus aux normes. Que l'on se rassure que les visites techniques ont été faites dans des conditions sérieuses et pas avec complaisance. Les visites de complaisance qu^à se multiplient de nos jours doivent être bannies. *Difficile à appliquer: "Partout où il ya de l'honneur, il ya de l'honneurie"...*

Si les autorités oeuvraient d'arrache - pied dans cette voie, un progrès sensible aurait été accompli dans la lutte contre les accidents de la route. Mais malheureusement ce n'est pas tout. Dans ce travail de longue haleine, les assureurs ont leur contribution à apporter.

Section II : Au Niveau des Assureurs.

Nous essayerons une fois encore d'analyser le problème d'abord sur le plan de la prévention, ensuite sur celui de la répression.

L'assureur peut prévenir le mal de l'assurance automobile en formant les producteurs, en instituant des franchises et en sensibilisant enfin les juges.

Nul n'ignore que tout automobiliste qui veut s'assurer pour la première fois et qui se rend dans une Compagnie ou une Agence d'Assurance ne peut avoir les renseignements nécessaires et suffisants qu'aux services de production.

Les producteurs sont donc les premiers en contact avec le public. Ils ont un rôle d'information. Ils doivent donner des renseignements clairs et précis aux clients. Pour mener à bien cette tâche, ils ont eux-mêmes besoin d'être formés. Cette formation, ils peuvent l'acquérir soit sur le tas : c'est d'ailleurs le cas dans la plupart des Compagnies d'Assurance de la place ; soit à l'aide des cours théoriques qui leur sont dispensés. Il est donc de l'intérêt des Compagnies d'Assurance de permettre à leurs producteurs, en plus de la formation pratique, de suivre une formation théorique.

La formation sur le tas leur apprend le comment des choses : la manipulation des tarifs, l'usage des tables de proratas, le remplissage des documents de travail. Les encadreurs très souvent ont beaucoup trop à faire et n'ont pas le temps nécessaire d'apprendre aux autres le pourquoi des choses. Ce pourquoi des choses (pourquoi ceci et non cela), les producteurs ne peuvent l'acquérir qu'à l'aide des cours théoriques. A ce titre, il faut féliciter les Compagnies d'Assurance qui ont déjà œuvré dans cette voie.

La pratique plus la théorie, cela donne naissance à de parfaits producteurs capables d'expliquer clairement à la masse le mécanisme de l'assurance et pouvant faire comprendre aux gens que contrairement à ce qu'ils pensent, l'assureur n'est pas un voleur. Si nous avons des producteurs avertis, ils peuvent déjà au stade de la souscription des contrats d'assurance, choisir les clients : c'est la sélection à l'entrée.

En ont-ils toujours le temps quand ils gagnent de l'argent ?

oui mais en automobile. L'assurance est obligatoire pour la RC de moins (cf p. 4). Sélection ou pas, tout le monde doit s'assurer.

Outre la formation des producteurs, les assureurs doivent inclure dans les conditions particulières des contrats d'assurance des franchises. Nul n'ignore le rôle bienfaiteur de la franchise. Elle oblige l'assuré à supporter une partie du risque en cas de sinistre. Le conducteur qui sait qu'il aura aussi de l'argent à sortir s'il cause un sinistre, est tenté d'être beaucoup plus prudent. Il faut préciser que nous n'apportons rien de nouveau là.

..../....

Le "chauffeur" n'est pas toujours propriétaire du véhicule qu'il conduit : c'est le patron qui paie !

Le Comité des assureurs ivoiriens a été vigilant en créant, avec la tarification récente, des franchises obligatoires, non rachetables en assurance automobile de 30 000 F CFA pour les transports publics de marchandises, et de 50 000 F CFA pour les transports publics de voyageurs.

Ce qui n'est pas une mauvaise chose.

L'assureur doit aussi faire face au juge pour les indemnités quelque peu excessives que ce dernier fixe. Il doit par des conférences-débats, des tables rondes à la radio, à la télévision faire comprendre au juge que lui assureur, n'est pas un multiplicateur de billets de Banque comme l'aurait fait une Banque d'émission. Il n'est que le gérant d'une mutualité comme signalé précédemment.

En plus de ce rôle préventif, l'assureur a aussi un rôle répressif. Il doit personnaliser le tarif en instituant le système du bonus-malus qui consiste à récompenser les bons conducteurs en minorant leur prime et à pénaliser les mauvais en majorant la leur. Jusqu'alors les Compagnies d'assurance de la place ne connaissent que le système du bonus, mais pas de malus. Elles récompensent les bons conducteurs mais ne peuvent pas pénaliser directement les mauvais. Heureusement qu'elles bénéficient de la faculté de résiliation après sinistre. Ce qu'elles peuvent faire, ce qu'elles font effectivement d'ailleurs, c'est de résilier le contrat après un ou deux sinistres : c'est la sélection à la sortie. L'assuré est alors obligé de se rendre à la direction des assurances qui lui applique le tarif qu'elle estime le meilleur. Mais ce que demandent aujourd'hui les assureurs ivoiriens, c'est de pouvoir pénaliser directement, eux-mêmes, les mauvais conducteurs. A l'allure où vont les choses, nous avons l'intime conviction que le système du MALUS ne va pas tarder à s'instaurer.

*Au début d'un
exposé, on est "égoïste", ego, je).
(au sens latin du terme, ego, je).
A la fin de l'exposé, on
devient majestueux : nous ...
voir page 1*

- 16 -

CONCLUSION

Nous ne saurons terminer notre exposé sans mettre un accent particulier sur le fléau que constitue le risque automobile en Côte d'Ivoire. Même le profane, hormis l'assureur, sait qu'il y a trop d'accidents de la circulation en Côte d'Ivoire. Tout le monde est conscient de la gravité du problème. Mais pourquoi alors tout le monde ne s'attellerait pas à juguler ce fléau ? Car les remèdes, c'est l'affaire de tous. Les autorités et les assureurs peuvent y apporter des tentatives de solutions, mais leur oeuvre est vaine si la mentalité de l'utilisateur demeure inchangée. Or le changement d'une mentalité, ne se fait pas en un jour, en un mois, en une année.

C'est un travail continu qui demande la participation des usagers eux-mêmes. Si et si seulement si ces mesures étaient respectées, cela réduirait la probabilité de réalisation des accidents.

Pour les rares accidents qui se produiraient, l'on adapterait alors un système de plafonnement des responsabilités et c'est une proposition que nous faisons là. Il faut qu'en Côte d'Ivoire, l'on abandonne le système de responsabilité illimitée pour en arriver à celui de responsabilité limitée comme l'a préconisé le professeur Français TUNK. Cela contribuerait tout au moins à maintenir l'équilibre financier des Compagnies d'Assurance opérant en territoire ivoirien.

- S O U R C E S -

o=o=o=o=o=o=o

- Notes de Cours et Conseils de M. His, Directeur de l'Agence des Assurances Générales de France d'Abidjan.

- Conseils de M. Ganier, Chef du Service production de l'Agence.

- Cours de M. Tribondeau, professeur Missionnaire à l'I.I.A sur l'Assurance Automobile.

- Article du professeur Maurice N'KOUENDJIN YOTNDA sur le "refus d'assurer en T.P.V" paru à l'Argus du 12/08/77.

- Interview de M. KONE VACABA, sous directeur des Assurances Mutuelles de Côte d'Ivoire sur l'augmentation du tarif automobile. (I.D. n° 344 Page 34).

- Propositions du séminaire sur la sécurité routière tenu en septembre 1976 à la Maison du Congrès à Treichville.
