

ASSAINISSEMENT DU RISQUE AUTOMOBILE EN

COTE D'IVOIRE

# L'ASSAINISSEMENT DU RISQUE AUTOMOBILE EN COTE D'IVOIRE

INTRODUCTION : Situation du risque automobile en Côte d'Ivoire

PREMIERE PARTIE : La prévention routière en Côte d'Ivoire

INTRODUCTION :

- I - Les organismes de prévention routière
  - A) L'Association ("la prévention routière")
  - B) L'O.S.E.R. (l'Office de la Sécurité Routière)
  
- II - Les causes des accidents de la circulation
  - A) Les causes humaines
    - 1°) Le fait du conducteur
    - 2°) Le fait des autres usagers
  - B) Les causes techniques
    - 1°) Les défaillances du véhicule
    - 2°) L'impact de l'infrastructure routière
  
- III - Les modalités de la prévention routière
  - A) L'information et l'éducation des usagers.
  - B) La réglementation, le contrôle et la coercition.
  - C) L'amélioration de l'infrastructure routière.

DEUXIEME PARTIE : L'action des Tribunaux et des professionnels d'Assurance.

INTRODUCTION :

- I - L'action des Tribunaux
  - A) La prévention au niveau des Tribunaux.
  - B) L'action des Magistrats face aux conflits nés des accidents de la circulation.
  - C) Les moyens de l'action des Tribunaux.
  - D) L'adaptation du droit au contexte Ivoirien.
  
- II - L'action des Professionnels d'Assurance
  - A) La Direction des Assurances et le Comité des Assureurs

1°) L'action du Comité des Assureurs.

2°) L'action de la Direction des Assurances.

B) Les actions menées au niveau de chaque Compagnie -

Préliminaire

1°) En ce qui concerne les indemnités

2°) En ce qui concerne les tarifs

a) Le refus d'assurer.

b) L'acceptation conditionnée de souscription.

c) Les mesures de redressement possibles.

CONCLUSION :

INTRODUCTION : Situation du risque automobile en Côte d'Ivoire

Nous ne parlerons jamais assez du risque automobile qui fait désormais partie, et en bonne place du cortège des fléaux sociaux en monde moderne.

En effet, l'ampleur prise dans les sociétés modernes par la circulation automobile et par les nombreux accidents qui en découlent sont patentées. C'est un fléau qui se propage en épidémie et il nous concerne tous, car il entraîne d'immenses souffrances pour les populations et des pertes matérielles considérables.

Le problème créé par l'automobile est encore plus alarmant en Côte d'Ivoire, jeune pays, indépendant depuis 1960 seulement et qui détient malheureusement le triste et honteux record des accidents de la route.

En fait, l'essor économique de la Côte d'Ivoire, l'augmentation progressive des agglomérations urbaines et l'augmentation du niveau de vie s'accompagnant de l'augmentation du parc automobile et des engins de transport, ont fait croître considérablement le nombre des accidents de la route : ceci est démontré par ces chiffres :

- 1960 :	169 tués	-	1027 blessés	pour	503 accidents corporels		
- 1968 :	336 "	-	3100 "	"	"	2538 "	"
- 1976 :	424 "	-	4950 "	"	"	2572 "	"
- 1977 :	600 "	-	3854 "	"	"	6266 "	"
- 1979 :	668 "	-	5127 "	"	"	10267 "	"

Nous remarquons que tous les huit ans, le nombre de morts sur nos routes augmente en moyenne de 200 et celui des blessés est multiplié par trois.

L'année 1977 bat tous les records d'augmentation en la matière - le nombre total des accidents a accru de 51,40 % entraînant des augmentations respectives de 41,51 % et 26,59 % du nombre de tués et de blessés alors que dans le même temps la progression du parc automobile plafonnait les 11,50 %.

Ce fléau des accidents de la circulation est certes la conséquence directe du degré de civilisation mécanique dans laquelle le pays est plongé. Cependant, comme le revers d'une médaille, le triste record mondial que détient la Côte d'Ivoire en matière d'accident de la circulation ne saurait passer pour le juste prix du progrès. Il s'agit bien d'une calamité nationale qui, outre son cortège de blessés, de mutilés et de morts, dévore au fur et à mesure et sans contrepartie aucune, la richesse nationale par l'indemnisation des victimes de la route et leurs Ayants-droit.

On comprend alors les dimensions que prennent les débats sur les problèmes de prévention et de repression en matière d'accident de la circulation.

Sur le plan des Assurances, le problème se pose avec beaucoup plus d'acuité

car ce sont les Assureurs qui supportent le coût de ce fléau national. L'Assurance R C auto étant obligatoire présente une importance majeure et les problèmes qu'elle pose sont au centre des préoccupations des Assureurs. Les primes auto représentent 65 à 70 % du montant total des primes émises sur le marché Ivoirien.

Si nous considérons les données chiffrées en ce qui concerne les victimes de la circulation routière ci-dessus mentionnées, nous constatons que ces victimes sont trop nombreuses et leur charge indemnitaire pèse de tout son poids sur les Compagnies d'Assurance.

Le risque automobile pose donc pour les Assureurs un problème d'équilibre financier. Normalement les primes encaissées devaient permettre de payer les sinistres et toutes les autres charges. Le drame en Côte d'Ivoire est que cet équilibre n'est jamais réalisé ce qui entraîne quelquefois chez les Assureurs un comportement plus ou moins déloyal envers les Assurables et les Assurés, ce qui ne résoud en rien le problème posé par la R.C.

Toujours dans cette lutte contre l'ennemi commun, il faut noter enfin que les Magistrats sont eux aussi préoccupés par ce problème ; c'est ainsi que dans le cadre de ces activités, l'UNAMACI (Union Nationale des Magistrats de Côte d'Ivoire) s'est penchée sur le phénomène des accidents de la circulation sur tous ses aspects à savoir les causes, la prévention, la répression et la réparation.

Comme on peut le constater, tous les organes aussi bien privés que publics ou para-publics, directement ou indirectement concernés par le risque automobile s'attèlent aujourd'hui à mettre fin, chacun à sa manière à ce fléau national. Nous nous évertuerons ici à examiner comment ils s'y prennent :

Contrairement à ceux qui prétendent que le risque automobile ne peut être mieux combattu que par une répression énergique, les autorités Ivoiriennes pensent qu'il convient mieux de prévenir le mal que d'avoir à le guerir. Bien sûr qu'on retorque qu'en dépit des moyens de prévention existante, le fléau n'a cessé de se propager rapidement et dangereusement. Faut-il donc rappeler que la réglementation de la circulation routière a pour objectif, non pas de pénaliser les automobilistes, mais de les inciter à observer une discipline qui préserve des vies humaines, dans le respect de la liberté de circulation (ou liberté d'aller et venir) que la loi reconnaît à tous les citoyens du pays. Il existe bien en Côte d'Ivoire un Code de la Route réglementant la circulation routière et dont le respect des prescriptions est assuré par des mesures de répression et de réparation consécutive aux accidents de la route. Il est une vérité élémentaire qu'une politique de répression aussi énergique soit-elle ne peut rendre à leur famille, les victimes des sinistres de la route. On s'aperçoit, après analyse des composantes d'un fait accidentel qu'il aurait suffi d'éliminer une de ces causes pour éviter la catastrophe et que les fautes humaines sont le plus souvent à l'origine des accidents de la circulation.

C'est ainsi que pour les autorités Ivoiriennes, une bonne politique de prévention des accidents suppose avant tout l'éducation des usagers de la route et pour y parvenir, des organismes chargés de la sécurité routière se sont succédés depuis l'indépendance.

#### I - LES ORGANISMES DE PREVENTION ROUTIERE

Il s'agit d'organismes qui ont la charge d'élaborer et d'appliquer des mesures préventives en matière d'accident de la route. En Côte d'Ivoire, l'exécution de la politique de prévention routière est confiée à titre principal à deux

organismes administratifs :

- La Direction Central des Transports Terrestres
- L'Office de la Sécurité Routière (O S E R)

A côté de ces deux structures administratives, s'est manifesté l'initiative privée à travers une association fondée sous le nom de la Prévention Routière de Côte d'Ivoire.

A) L'Association "La Prévention Routière"

C'est une association privée à but non lucratif créée en 1964 par les Associations et Syndicat ci-après :

- Automobile Club de Côte d'Ivoire
- Bureau Véritas devenu S.I.C.T.A.
- Le Comité des Assureurs de Côte d'Ivoire
- ONT (Office National du Tourisme)
- Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et Voyageurs de C.I.
- Union Routière de Côte d'Ivoire

Affiliée à la prévention routière internationale depuis 1972, l'Association "La Prévention Routière de Côte d'Ivoire" est animée par des personnes soucieuses d'apporter leur contribution à la lutte contre l'insécurité routière dans le pays. Celle-ci a déjà joué un rôle très important en la matière en réalisant de multiples Campagnes de sensibilisation et d'éducation des usagers.

La mise en place de la politique globale de sécurité routière a été confié depuis 1978 à un organisme public : l'OSER.

B) L'O. S. E. R. - "Office de la Sécurité Routière"

C'est le fer de lance de la politique de prévention routière de la Côte d'Ivoire succédant au Comité National de coordination des actions de préventions routière (créé en 1970 et dissous en 1978), l'OSER est un établissement public administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'OSER fixe les objectifs de l'office à savoir : "l'étude, la recherche et la mise en oeuvre de tous les moyens destinés à accroître la sécurité des

usagers de la route, notamment par des mesures de prévention des accidents, de formation des conducteurs de véhicules.

Placé sous la double tutelle des Ministres des Travaux Publics et des Transports (tutelle technique et administrative) et de l'Economie et des Finances (tutelle financière), l'office est administré par un Conseil d'Administration mais géré par le Directeur Central des transports terrestres. Celui-ci en est le Directeur cumulativement avec ses propres fonctions ; il faut souligner que l'OSER a obtenu la collaboration de plusieurs autres organes tel que la Police, la Gendarmerie, la Radio, la T.V., Fraternité-Matin, le G.S.P.M. Telle est en gros la structure des deux (2) principaux organismes de prévention routière en Côte d'Ivoire.

Mais avant de prévenir un mal, il faut en connaître les causes. D'où le problème des causes des accidents.

## II - LES CAUSES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Dans un monde rationnel comme le nôtre, l'accident est un phénomène dont les causes sont parfaitement accessibles à l'intelligence humaine. Un accident de la circulation est généralement le produit de plusieurs causes qui s'enchaînent ou s'enchevêtrent. De l'analyse scientifique du fait accidentel il résulte que, parmi les causes déterminantes, les unes tiennent à l'homme et les autres à l'environnement et aux défaillances du véhicule et cela l'OSER l'a vu et a fait un inventaire complet de ces causes :

### A) Les causes humaines

Ici il y a deux (2) aspects qu'il convient d'étudier :

- Les causes tenant au fait du conducteur
- Les causes tenant au fait des usagers.

#### a) Le fait du conducteur

Le code de la route impose au conducteur plusieurs conditions réglementant

son comportement sur la route. Or les statistiques établissent la responsabilité du conducteur pour la majorité des accidents de la route. Cela s'explique par le fait qu'il contrevient souvent aux règles de la circulation routière, notamment l'excès de vitesse, le refus de priorité, le dépassement dangereux, le non respect du panneau stop et des panneaux lumineux, l'état d'ivresse etc....

Le comportement du conducteur, générateur d'accident s'explique tantôt par des défaillances psychologiques, tantôt par des défaillances physiques.

- Les défaillances psychologiques se traduisent par l'inconscience à l'impulsivité ou la négligence du conducteur. Elles sont dues à l'insuffisance ou le défaut de formation, l'âge ou le manque de courtoisie du conducteur.

L'aptitude à conduire une automobile est régie par des textes réglementant la délivrance du permis de conduire aux candidats ayant subi dans une auto école, une formation théorique et pratique requise. Or on détient la preuve que des individus qui ne remplissent aucune des conditions d'obtention du permis de conduire réussissent parfois à s'en procurer, d'autres choisissent tout simplement de conduire sans permis.

Bon nombre d'accidents mettent en cause, outre la formation intrinsèque du conducteur, sa formation à l'auto-école. L'impression générale est que l'auto-école a parfois servi tout simplement de moyen d'obtention du permis au lieu de pourvoir à sa mission essentielle qui consiste à donner au futur conducteur une formation saine et efficace - C'est que la prolifération intempestive des auto-écoles dans le pays procède d'une certaine course au profit, au détriment de la qualité de la formation donnée aux élèves.

- Le manque de maîtrise du conducteur tient aussi à des défaillances physiques et concernant ce point, l'OSER, y porte une attention toute particulière .

En effet <sup>en</sup> ou raison de l'absence d'autopsies systématique, on ne peut  
on ne peut

donner un pourcentage précis d'accident dû aux état pathologiques qui diminuent de façon permanente les fonctions sensorielles ou motrices du conducteur.

L'OSER a noté par exemple les différentes formes de cardiopathie, l'épilepsie, l'hypoglycémie et certaines maladies tropicales comme le trypanosome et ses variantes.

Il faut souligner aussi l'impact des défaillances physiques momentanées et non pathologique consécutif à l'absorption de certains médicaments, à la fatigue et à la consommation excessive de l'alcool ou de la drogue.

b) Les faits des autres usagers.

Les piétons, cyclistes et motocyclistes sont eux aussi la cause de nombre d'accidents de la circulation. Le piéton en est souvent la victime d'autant qu'il manifeste la même désinvolture que chez l'automobiliste.

Pour l'OSER, l'exode rural explique en partie certains accidents entre véhicule et piéton dans la mesure où les reflexes des ruraux ne sont pas toujours habitués à la rapidité de circulation urbaine. Dans tous les cas, il y a au niveau du piéton, un problème de mentalité.

Si elles sont prépondérantes dans la production des accidents de la route les causes humaines ne les engendrent pas toujours seules. Des causes qui tiennent à la fois aux véhicules et à la route sont parfois à l'origine des accidents.

B) Les causes techniques

Il s'agit ici de facteurs qui se rattachent aux véhicules et à l'infrastructure routière.

a) Les défaillances du véhicule.

En relation avec la croissance économique du pays, le parc automobile s'est considérablement développé - de 97,750 en 1973 à 191.200 véhicules en 1979 ; cet

accroissement filigant du parc automobile de la Côte d'Ivoire constitue en soi un facteur d'insécurité, indépendamment de l'effet conjugué de l'état des routes et des véhicules.

Qu'il s'agissent ~~de~~ de véhicules lourds ou légers, sophistiqués ou simples, il est à déplorer que les constructeurs d'automobiles sacrifient de plus en plus la robustesse et la sécurité à l'élégance et le confort de leur oeuvre - le risque d'insécurité qui s'y attache ne fait que s'accroître, au fur et à mesure que l'usage des véhicules se prolonge.

Aussi le Législateur Ivoirien a-t-il prévu dans le code de la route, les conditions de mise en circulation des véhicules automobiles, notamment des dispositions relatives aux règles techniques. Celles-ci ont trait au conditionnement du poids, des bandages, des organes de manoeuvres, de visibilité, du freinage, de l'éclairage et de la signalisation. Il s'agit d'une réglementation complète consacrée aux conditions techniques exigées pour l'utilisation de tout véhicule automobile en Côte d'Ivoire. Malheureusement des conducteurs et propriétaires de véhicule s'illustrent assez souvent sur l'inobservation du code de la route. Cela explique bien des défaillances techniques aux conséquences parfois mortelles, défectuosité de l'éclairage, usure des pneumatiques, mauvais état des freins etc...

#### b) L'impact de l'infrastructure routière.

On peut définir la route comme l'emprise de tout chemin ou une ouverture à la circulation publique. Le code de la route aborde la notion de route sous tous ses aspects : chaussée, autoroute, terre-plein, boulevard, avenue, passage pour piétons, accotement, piste cyclable, piste etc...

Le réseau routier de la Côte d'Ivoire est l'un des mieux équipés de l'Afrique noire. Il répond au besoin d'une économie essentiellement agricole, notamment ceux de l'évacuation des produits agricoles destinés à l'exportation.

Certes les pistes demeurent encore nombreuses. Mais les routes bitumées ne sont guère moins importantes :

En 1976 le réseau routier ne comptait que 1905 km de route bitumée contre 43.260 km de route de terre.

A l'issue du plan quinquennal (1976 - 1980) , le réseau va comporter près de 3065 km de routes bitumées.

Ces chiffres attestent une amélioration considérable du réseau routier. L'effort demeure insuffisant face au développement spectaculaire du parc automobile 40.000 km de route simplement améliorée pour 191.200 véhicules environ.

Prenons l'exemple de la capitale.

Seules deux (2) principales voies permettent d'accéder à ABIDJAN : celle de l'Est (direction ADZOPE) et celle du nord-ouest (direction DABOU). Seules trois (3) axes principaux conduisent, via Treichville, à la zone industrielle (centre de près de 75 % des activités économiques de la capitale). Ce sont les boulevard : du Général de Gaulle, NAGUI ABROGOUA et le boulevard lagunaire ouest qui, après la traversée du plateau, débouche sur les ponts HOUPHOUET-BOIGNY et GENERAL DE GAULE. Il en résulte de nombreux embouteillages qui mettent quotidiennement à l'épreuve les nerfs des Abidjanais empruntant ces voies.

Tout n'est pas de construire les routes, il faut les équiper, les entretenir, les améliorer. Le manque d'entretien, contribue avec d'autres facteurs à l'aggravation de l'insécurité de la circulation routière. Outre le défaut d'entretien, on relève pour l'infrastructure routière dans tous les centres urbains du pays les principales lacunes suivantes :

- L'absence ou l'insuffisance de signalisation (signalisation verticale, horizontale et lumineuse sur les grands boulevards
- l'inexistence de passerelle pour piéton sur les avenues et les boulevard ou de voies réservées aux cyclistes.
- Le défaut d'éclairage.

Le danger est plus important sur les routes hors agglomération. Celles-ci relient les villes aux villages et les villes entre elles. On remarque que très souvent les virages prononcés et dangereux comme certains retrecissements de chaussées ne sont point signalés. La conséquence immédiate du défaut ou de l'insuffisance de la signalisation routière en rase campagne est la fréquence des accidents de la circulation dont la gravité est en relation avec l'état des routes. Il faut noter enfin les cas de force majeure qui couvrent les accidents dûs à des phénomènes naturels ou des faits extérieurs que le conducteur ne peut prévenir et à l'effet desquels il ne peut résister ni par prudence ni par diligence.

Après ce diagnostic, il apparaît nécessaire de proposer les remèdes que l'on peut appliquer à ce fléau.

En effet, il est évident que la meilleure connaissance des causes est la condition sine qua non de l'efficacité de sa prophylaxie. En l'espèce, l'OSER estime qu'il convient d'accorder une place de choix aux mesures préventives qui ont l'avantage, si elles sont correctement appliquées, d'attaquer le mal à la racine. Eduquer les usagers de la route en les amenant à se prémunir contre les causes des accidents : c'est le problème de la prévention routière dont nous allons examiner ici les modalités.

## II - LES MODALITES DE LA PREVENTION ROUTIERE -

La politique Ivoirienne de prévention routière comprend trois principaux volets :

- L'information et l'éducation des usagers
- La réglementation, le contrôle et la coercition
- L'amélioration de l'infrastructure routière.

A) - L'information et l'éducation des usagers

Puisque le facteur humain demeure, de loin, la plus importante des causes des accidents, il est impératif de privilégier les actions d'information et d'éducation en vue d'obtenir la modification du comportement du conducteur et des autres usagers de la route.

L'un des moyens les plus sûrs d'atteindre cet objectif consiste dans la systématisation des campagnes d'informations écrites ou audio-visuelles qui vulgarisent le code de la route et amène le conducteur à prendre conscience de sa responsabilité.

- L'association "la prévention routière" en a eu l'initiative dès 1969 en réalisant plusieurs campagnes et concours dont notamment :

Campagne : - Roulez moins vite .....	Janvier 1969
- Priorité à droite et au sourire..	Avril/Mai 1969
- Limitation de vitesse priorité à droite .....	Février 1970
- Semaine sans accidents .....	Avril/Mai 1970
- Rallye de la bonne conduite (Chauffeur de taxi) .....	Février 1971
- Régler vos phares .....	Mai/Juin 1971
- Accélérer modérément .....	Mars 1972
- Attacher vos ceintures .....	Avril 1975
- Régler vos freins .....	Avril 1979

Concours : - Le rallye des jeunes  
- Concours du meilleur conducteur.

Tous ces concours et campagnes procèdent d'une politique d'éducation persévérante des usagers seule capable de modifier efficacement leur comportement. Les pouvoirs publics semblent en être convaincus pour avoir assigné à l'OSER un certains nombres d'études et d'actions directs dans le domaine de l'information et de l'éducation des usagers de la route.

Le programme d'action de l'OSER (1979 - 1980) s'est articulé autour des

..../...

campagnes de sensibilisation d'une part et d'autre des actions de formation.

Les campagnes réalisées à ce jour sont les suivantes :

- La limitation de vitesse en agglomération et en rase campagne. A cet égard, les radars de l'office de la sécurité routière ont révélé que sur 100 véhicules automobiles 33 roulent en excès de vitesse.

Pendant cette opération combinée de la Gendarmerie et de la Police, sur les deux (2) plus grands artères de la capitale, le nombre de véhicules enregistrés par les appareils "radars" se chiffre à 52.431, le nombre d'infractions relevées à 17340 soit un taux d'infraction de 33,07 % à la réglementation sur la limitation de vitesse en agglomération fixé à 60 km/h. Malheureusement depuis la fin de la campagne de prévention et de sensibilisation, les forces de l'ordre continuent de relever de nombreux cas d'excès de vitesse. Pour les quatre premiers mois de 1980, les différents services affectés à ABIDJAN et à l'intérieur du pays par l'équipe "RADAR" de l'OSER a donné les résultats suivants : Les titulaires des permis de conduire saisis ont comparu devant la commission national technique de suspension et de retrait qui a prononcé les sanctions suivantes :

- 185 permis de conduire suspendus pour un mois ferme
- 16 " " " pour deux mois ferme
- 48 amende de 4.000 CFA
- 62 amende de 6.000 CFA
- 27 " " 8.000 CFA
- 11 " " 12.000 CFA

C'est pour cela que l'OSER a estimé que si les gens ne respectent pas la limitation de vitesse, il faut envisager d'autres mesures plus sécurisantes. Et la mesure la plus sécurisante est le port obligatoire de la ceinture de sécurité en ville comme en rase campagne. Là encore, les usagers restent peu convaincu de l'intérêt de cette ceinture.

La Côte d'Ivoire fait en effet figure de pionnier puisque c'est elle qui fut le premier pays du monde à imposer le port de la ceinture en rase campagne et ce dès 1970.

Mais force est de constater que cette prescription réglementaire est très peu respectée par les conducteurs Ivoiriens. Or le port obligatoire de la ceinture de sécurité est désormais applicable en ville, ce qui veut dire que tout conducteur, où qu'il se trouve serait en infraction, s'il est pris, sa ceinture non bouclée.

C'est pourquoi l'OSER a décidé de mener sa campagne qui a débuté à la fin du mois de Juin 1981, sur le thème "ceinture attachée vie sauvée". Il s'agissait d'expliquer au conducteur pourquoi le port de la ceinture de sécurité est de nature à réduire la gravité des blessures en cas de collisions même en ville et ensuite de faire justice à un certain nombre d'idées fausses qui circulent sur la ceinture de sécurité.

Tout cela se ramène à cette invitation de Monsieur "Henri CUNY".

"L'homme cette fragilité"

"C'est l'objet fragile que l'on transporte à grande vitesse, dans un "conditionnement" trop large pour lui, non matelassé et frot rigide. Il est mal emballé et ne s'en rend pas compte. Le résultat, 200.000 de ces objets sont endommagés chaque année au cours de leur transport.

Si nous emballons avec soin les vases de porcelaine, nous négligeons totalement le conditionnement de ces objets plus précieux que sont nos femmes et nos enfants.

Un choc survient, l'objet est projectile. Il est précipité vers l'avant à la même vitesse qu'avait le véhicule au moment du choc, cette même vitesse qu'aurait un homme tombant d'un étage élevé. Sa tête heurte violemment le pare-brise ou le volant et <sup>soit</sup> chacun sait la gravité des traumatismes craniens, les difficultés aussi qu'éprouve <sup>W</sup> les chirurgiens de la face ou les ~~stomatologistes~~ devant les automobilistes ainsi défigurés.

Le pare-brise, qu'il soit en verre trempé ou verre feuilleté, projette des éclats importants ou minuscules dans les yeux provoquant des lésions de la cornée, souvent incurables.

- Attache/ sa ceinture, c'est protéger son visage, son crâne, ses yeux.
- Attache/ sa ceinture, c'est rester après le choc, suffisamment conscient pour pouvoir évacuer le véhicule.
- Attacher les ceintures, c'est réduire de moitié les risques d'être blessé ou tué, c'est réduire de moitié la gravité des blessures
- Attacher les ceintures, c'est voyager plus confortablement en ville, maintenu que l'on est dans les arrêts et dans les virages, c'est voyager encore moins de fatigue lorsqu'on va loin.
- Attacher les ceintures c'est protéger ceux qui nous sont chers.
- Attacher notre ceinture, c'est aussi donner l'exemple comme le font les pilotes des voitures courses ; c'est nous comporter comme les pilotes et les passagers des avions. Celui qui, en avion, ne boucle pas sa ceinture est rare et ridicule ; évitons ce ridicule, voulez-vous.

L'homme est fragile. Il l'est moins s'il fait corps avec son siège ; il n'est plus projectile.

Automobilistes mes frères, refuser désormais de mettre le contact tant que vos passagers avant ne seront pas attachés, et puis, vous-même donner l'exemple".

- D'autres campagnes furent organisées par l'OSER, entre autre, il y a la campagne de sensibilisation et d'éducation en matière pneumatique "Roulez avec de bons pneus, et la campagne sur l'éclairage et les signalisations lumineuses".

Chacune de ces campagnes est soutenue par des séries de film, de slogan diffusées sur les antennes de la radio - télévision et aussi dans la presse écrite, toujours avec la collaboration de la Gendarmerie et de la Police.

Il convient de concrétiser ces campagnes comme toute spectaculaire pour les actions de formation des usagers. Aussi l'OSER travaille-t-il actuellement à la mise au point d'un programme d'enseignement du code de la route destiné aussi bien aux élèves des écoles primaires qu'aux ruraux. Pour être efficace, il importe que ce programme s'intègre au programme scolaire ; cela nécessite l'appui total de toutes les autorités concernées par cette action de formation de base de l'usage de la route. On peut déjà souligner la bonne collaboration entre l'OSER et la Télévision à qui a pu être organisé une série d'émissions télévisées à tester la connaissance des jeunes gens en matière de code de la route. Il s'agit d'un concours intitulé : "concours code junior" et ouvert à tous les jeunes âgés d'au moins 16 ans.

Outre la formation de base des usagers, il y a lieu d'assurer celle des formateurs en matière de circulation routière. L'on sait que la prolifération des auto-écoles peut être une source de désordre dans la mesure où celles-ci sont parfois animées par des moniteurs de formation insuffisante, voir douteuse ce qui engendre un manque de sérieux dans nos auto-écoles ; il n'est pas rare qu'on y délivre des passeports pour la mort plutôt que des permis de conduire à des gens qui ne sont jamais présentés à un cours théorique ou pratique. C'est ainsi que dans le souci d'améliorer la qualité de la formation des moniteurs qui par le passé, se faisait sur le tas et d'une manière artisanale, les autorités compétentes

en accord avec les professionnels ont jugé utile et nécessaire de créer un centre de formation et de recyclage des moniteurs d'auto-école doté d'un matériel moderne d'audio-visuel et de véhicule appropriés à cet effet pour l'Afrique de l'Ouest.

Le programme mis sur pied se présente comme suit :

- Pédagogie théorique
- Pédagogie pratique
- Etude de la réglementation et de la législation
- Code de la Route
- Sécurité routière
- Assurance
- Secourisme routier
- Notion élémentaire de mécanique

Il faut relever aussi que les Inspecteurs de permis de conduire y reçoivent une formation.

B) - La réglementation, le contrôle et la coercition

Les campagnes de sensibilisation et d'éducation en matière de sécurité routière ne serviraient à rien si elles n'étaient pas soutenues par une certaine réglementation de la circulation des véhicules à moteur. Cette réglementation pour être strictement observée requiert de la part des pouvoirs publics des actions de contrôle, de coercition et même de répression.

- La réglementation.

Telle qu'elle est envisagée par la direction des transports terrestres (l'oser), la réglementation portera entre autres points sur les modalités du déploiement de la force publique sur les routes ; certaines caractéristiques de véhicule à importer en Côte d'Ivoire, la réforme du permis de conduire et de la structure de la commission de retrait du permis de conduire.

- Le contrôle.

Il consiste en des opérations de vérifications organisées par les forces de l'ordre pour s'assurer de l'application effective des prescriptions imposées.

Il importe d'en faire un contrôle systématique qui aurait l'avantage de déjouer la vigilance des automobilistes en situation irrégulière. Quelles sont les mesures coercitives envisagées pour renforcer la sécurité des personnes et des biens sur la route ?

Examinons à ce propos le rôle instrumental de l'OSER.

Pour s'attaquer au fléau de la route, l'office envisage deux séries de mesure coercitives ; d'une part des mesures propres aux conducteurs et d'autre part des mesures portant sur le véhicule.

1) A l'égard du conducteur.

- La généralisation du contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau routier national par l'accroissement du nombre de véhicules radars.

- L'institution de l'alcool test encore que l'effet de l'alcool dépend du sexe,

de l'âge et du poids de l'individu.

- L'obligation du port du casque de protection (cycliste et motocycliste) et de la ceinture de sécurité (automobiliste). Toutefois d'importants aménagements techniques devront être apportés au système actuel de ceinture de sécurité afin de le rendre plus sécurisant pour l'usage.

- L'institution d'un carnet de santé du conducteur : les résultats des visites médicales périodiques subies par le conducteur y seraient consignés et ce carnet sera exigé à chaque contrôle de Police.

Nous convenons avec les initiateurs de ce projet (l'OSER) que la conduite exige une bonne santé générale. Aussi est-il judicieux d'envisager :

- L'interdiction aux conducteurs de l'usage de médicaments dangereux pour le système moteur et sensoriel ; ce qui requiert la collaboration de l'industrie pharmaceutique.

- L'aménagement du temps de travail des conducteurs professionnels. Exemple les chauffeurs de taxis et les routiers. Ce problème a été longuement discuté à la 65ème conférence internationale du travail qui s'est réunie à Genève le 6 Juin 1979. L'O. I. T. a élaboré un projet de convention qui définit pour les membres de l'organisation, les règles sur les horaires de travail et les périodes de repos indispensables au bon équilibre des conducteurs routiers. La durée hebdomadaire de repos minimum se situe autour de 24 heures consécutives. Pour assurer un meilleur accueil à cette législation, dans les pays en développement dont la Côte d'Ivoire, il importe que les pouvoirs publics s'attèlent à une reconversion totale des mentalités des conducteurs et des employeurs. L'application de cette nouvelle norme internationale peut constituer pour notre pays un moyen préventif efficace des accidents de la circulation, dans la mesure où la fatigue des chauffeurs (de camion remorque, de gros véhicules affectés au transport de marchandises travaillant plus souvent sur de longues distances et enfin des chauffeurs de taxis) est une des causes fréquentes des ~~ministres~~ accidents de la route.

2) A l'égard des véhicules.

Il s'agit de faire maintenir les véhicules automobiles en bon état de marche en leur faisant subir périodiquement une inspection technique. Celle-ci est actuellement confiée à titre principale à la S.I.C.T.A. (Société Ivoirienne du Contrôle Technique Automobile) qui, en améliorant sans cesse la qualité de ses prestations participe avec l'OSER à l'exécution de la politique de prévention routière. L'inspection technique oblige les automobilistes à entretenir leurs véhicules qui sont soumis à une périodicité de visite serrée suivant le type et leur usage. On pourrait envisager de rapprocher davantage ces visites en vue de maintenir à un minimum d'entretien convenable un parc automobile de plus en plus important.

C) - L'amélioration de l'infrastructure routière.

Un autre moyen de lutter contre les accidents de la route réside dans l'amélioration de l'infrastructure routière. Il importe de créer des routes expresses ou autoroutes, d'ouvrir des rocades autour des villes, d'aménager les ponts, les dos d'âne et les carrefours, d'éliminer les chemins dangereux, de parfaire la signalisation (horizontale, verticale et lumineuse etc...). Ces mesures porteront sur tout le réseau routier national : axes urbains, voies interurbaines et internationales.

CONCLUSION :

Nous admirons le dévouement et l'esprit d'abnégation des responsables de l'OSER qui s'évertuent à travers ces nombreuses campagnes à modifier notamment et dans le bon sens, le comportement de l'automobiliste Ivoirien. Mais sont-ils vraiment sur la bonne voie, dans la mesure où le noeud du problème pourrait se trouver ailleurs ? En effet la réalité Ivoirienne est celle-ci : une fois au volant, nous nous sentons immortels. Du coup, nous méprisons l'autre, qu'il soit automobiliste ou piéton. Et sur ce terrain qu'il va falloir travailler en priorité. Il s'agit d'une politique d'éducation permanente de l'Ivoirien afin de l'amener

à changer l'état d'esprit et surtout de mentalité. Cette tâche incombe à toutes les structures de formation et d'éducation et non à l'OSER seul. Il serait donc souhaitable que dans ce cadre, les responsables de cet important office choisissent un thème de campagne s'étendant sur 2 ou 3 ans. Et lorsque des résultats probants auront été enregistrés, ils passeront à un autre thème. Sinon ce qui se fait actuellement ressemble à des coups d'épée dans l'eau.

Il faut aussi noter que la plupart des slogans rédigés en français s'adressent à une masse à 60 % analphabètes, alors qu'il aurait été plus utile pour tous d'exploiter le canal des langues nationales, au niveau de la Télévision et de la Radio notamment.

Les Tribunaux et les Assurances sont deux organes qui sont directement touchés par le problème des accidents corporels de la route.

Tandis que les premiers s'évertuent à arbitrer les litiges qui naissent entre Assureurs et Assurés ou victimes, les deuxièmes endossent la responsabilité des préjudices subis par autrui par le fait de leurs Assurés et payent le préjudice.

### I - L'ACTION DES TRIBUNAUX

Chaque Ivoirien étant concerné par ce qu'il est convenu d'appeler un fléau national, il ne fait pas de doute que la contribution des Magistrats à la lutte contre les accidents soit importante et même attendue.

En 1973, le Tribunal correctionnel d'ABIDJAN a rendu 490 décisions en matière d'homicide et de blessure involontaire ; 1974, 527 décisions et 1975 cette juridiction a rendu 381 décisions et ce, sur un total, toujours en matière pénal de 5107 affaires pour 1973, de 5535 affaires pour 1974, et de 4453 affaires pour 1975. D'après les statistiques, les homicides et les blessures involontaires représentent le 1/10 des affaires des Tribunaux et les demandes de réparations portées devant juridictions civiles représentent le 1/6 environ de l'activité de ces Tribunaux. C'est ainsi qu'au niveau de la COUR d'APPEL et du Tribunal d'ABIDJAN des branches spécialisées ont été créées qui ont pour mission de connaître de ces causes.

#### A) La prévention au niveau des Tribunaux

Lors du colloque de l'UNAMACI (Union Nationale des Magistrats de Côte d'Ivoire), tenu à ABIDJAN en Juillet 1980, le Président FADIKA a relevé que les décisions des Magistrats sont mal connues et leur portée exacte mal appréciée. L'un des buts de ce colloque a été de mieux faire connaître l'action des Magistrats.

Le deuxième objectif était de mettre encore une fois, l'accent sur la nécessité d'adopter une position identique et commune sur les grands principes régissant les accidents de la circulation.

Enfin, les Magistrats se sont convenu de mettre ce colloque à profit pour mener avec ceux qui, comme eux, doivent lutter contre les accidents, un dialogue fructueux annonciateur de contact fréquents pour l'avenir ; car dans ce domaine, une concertation constante entre les différents services s'impose.

Evidemment l'action des Magistrats dans ce domaine n'est pas concrète. Ce qui n'est pas contradictoire car le but visé par les Magistrats est l'information et pendant les quelques jours qu'ont duré les assises de ce colloque, les Magistrats ont pu attirer l'opinion publique sur le risque automobile en faisant des exposés clairs et précis sur le thème : "causes et préventions des accidents de la circulation".

A cette occasion, Monsieur TIA KONE, Procureur Adjoint près le Tribunal de Première Instance a relevé qu'il n'est pas permis de croire que l'Ivoirien au volant est l'indiscipline fait homme, que les mesures préventives ne peuvent pas modifier son comportement et que seule une répression sans pitié est de nature à l'impressionner et à l'amener à une conception plus saine de ses obligations envers lui-même, sa famille et la communauté dont il fait partie. Et il conclut que la lutte contre les accidents est une oeuvre de longue haleine ; elle est nécessairement à base de prévention et de répression pour servir cette prévention. Que toute politique de sécurité routière doit donc, en dégagant des priorités, s'intéresser à sensibiliser l'opinion publique en essayant de leur faire saisir que la fatalité que l'on évoque trop souvent, n'est qu'apparente et que la sagesse de l'homme peut apporter un remède à une situation qu'aucun pays ne peut plus tolérer.

#### B) L'action des Magistrats face aux conflits nés des accidents de la circulation

Pour le Président FADIKA, parler de l'action des Tribunaux dans ce domaine n'est pas tellement correcte, car les Tribunaux sont eux-même régis par des textes

qui émanent d'un autre organe de l'Etat. Pour lui, il serait mieux de parler des moyens que le législateur a mis à leur disposition pour régler ces conflits et c'est lors du colloque des Assureurs tenu en 1976 à YAMOOUSSOUKRO qu'il a traité ce thème.

C) Les moyens de l'action des Tribunaux.

"Au lendemain des indépendances, le législateur Ivoirien, en matière de droit des personnes a entrepris des réformes extrêmement hardies : suppression de la polygamie, suppression de la dot, principe de l'unicité d'un régime matrimonial. Par contre, en ce qui concerne le domaine de la responsabilité civile des obligations, et singulièrement en ce qui concerne le fond du droit, le législateur Ivoirien a été d'une prudence extrême. Il s'est contenté la plupart du temps des textes qui dataient d'avant l'indépendance". Pour le Président FADIKA cette attitude doit être approuvée car la matière de la responsabilité civile n'est pas une de ces matières qui admet l'originalité à tout prix. Le droit de la responsabilité est ce qu'on appelle un droit ouvert à l'extérieur ; il n'est pas comme le droit des personnes essentiellement attachées aux moeurs et aux coutumes. Il doit être un droit qui favorise les échanges entre les hommes et qui favorise également la circulation des choses, mais qu'il y a quand même un essai d'adaptation au contexte Ivoirien sans toutefois le dénaturer.

D) L'adaptation du droit au contexte Ivoirien.

Notre droit s'inspire essentiellement du droit Français. Néanmoins, il porte la marque de certaine de nos traditions : Exemple : il n'y a pas si longtemps, le musulman dont un parent était victime d'un accident de la circulation ne demandait pas réparation du préjudice qu'il subissait, il attribuait l'accident à la fatalité ou à la volonté divine plutôt qu'au fait de l'homme. De plus en plus les musulmans comme les autres, se constituent partie civile devant les Tribunaux. Deuxième exemple : le fait que l'auteur de l'accident s'inquiète du sort de la victime, qu'il rende visite aux parents peut dans certains cas, amener ces parents

à renoncer à toute demande devant les Tribunaux. Troisième exemple : il concerne la structure familiale africaine. Chaque Africain, on le sait fait partie d'une famille plus étendue que la famille du type moderne. La mort d'un membre de cette famille aura pour conséquence que tous les membres de cette famille voudront être indemnisés.

Le problème qui se pose au Tribunal est de savoir quelle attitude adopter devant ces constitutions de partie civile ? Faut-il les rejeter ou les accepter ? Il est entendu que le problème de la recevabilité, en ce qui concerne la qualité est réglé. Le parent qui demande des dommages et intérêts doit apporter la preuve du lien qui l'unit à la victime.

## II - L'ACTION DES PROFESSIONNELS D'ASSURANCE.

Cette action se situe à deux (2) niveaux. Il faut distinguer l'action de la Direction des Assurances et du Comité des Assureurs d'une part, et l'action des Assureurs eux-même au niveau de chaque Compagnie, d'autre part.

### A) La Direction des Assurances et le Comité des Assureurs.

La Direction des Assurances est l'autorité de tutelle de toutes les Compagnies et elle est une Direction du Ministère de l'Economie et des Finances. Alors que le Comité des Assureurs est une association à but non lucratif des sociétés d'assurance. Elle est reconnue par l'autorité de tutelle auprès de laquelle elle représente la profession.

#### 1°) - L'action du Comité des Assureurs.

Cette action se situe dans un ensemble qui est celle de la "prévention routière".

La prévention routière est une association à but non lucratif animée par des personnes de bonne volonté soucieuses d'apporter leur contribution à la lutte

contre les accidents de la route. Elle a été créée en 1964 par des associations de syndicat dont le Comité des Assureurs de Côte d'Ivoire. Cette association a réalisé plusieurs campagnes et mené des actions. Bien que des résultats statistiques n'aient pas pu être établis, ces réalisations ont connu de réels succès en égard à la participation massive des usagers de la route. Il est à noter qu'en 1972, la prévention routière de Côte d'Ivoire a été admise comme membre de la prévention internationale. Loin d'être satisfaite par ce qu'elle a déjà fait, l'association pense que les actions d'éducation et de formation des jeunes peuvent être menées. Ces actions qui se présentent sous forme de jeux et de concours existent déjà dans la plupart des pays membre de la prévention routière internationale. Il s'agit notamment de :

- La patrouille scolaire
- La piste scolaire
- Du concours scolaire international
- Du concours de jeunesse et de sécurité routière.

Enfin, l'association de la prévention routière de Côte d'Ivoire se félicite de la création de l'OSER, chargé de la coordination et de la mise en œuvre de toute une action de prévention et de sécurité routière.

*facage  
d'un propos  
à la 9e  
personne.*

L'association a participé à titre consultatif aux deux premiers Conseil d'Administration de cette office qui a pu apprécier sa longue expérience dans le domaine.

2°) - L'action de la Direction des Assurances.

L'action menée par la Direction des Assurances n'est non moins négligeable. Elle constitue le fer de lance de tout le dispositif de sécurité et de prévention routière qui existe actuellement dans le pays.

En effet, la prévention routière telle qu'elle existe aujourd'hui a été initié par Monsieur feu MOBMO<sup>H</sup> Directeur Général des Assurances. Cinq ans avant la création de l'OSER c'était la Direction des Assurances qui menait les actions de prévention par des campagnes d'information et d'éducation avec l'aide des média.

Tout un lot de matériel a été financé par la Direction des Assurances entre autres :

- Le SAMU (Service d'Aide Médicale d'Urgence) créé en 1972, installé au C.H.U. de

Cocody (Centre Hospitalier Universitaire) et qui permet d'atténuer sensiblement la gravité des accidents de la route. Il faut souligner aussi que le SAMU est doté de plusieurs ambulances équipées pour donner les premiers soins aux blessés de la route.

- Des véhicules radars et des engins motorisés à deux (2) roues ont été achetés par la Direction des Assurances pour renforcer le matériel de la Gendarmerie et de la Police de la route.

C'est donc la Direction des Assurances qui a conçu l'idée de prévention et qui a mis en place toutes les structures permettant de servir cette prévention. Ce n'est que cinq ans après que son action a été reprise par le Ministère des Travaux Publics, des Transports, de la Construction et de l'Urbanisme à qui revient normalement cette mission. Et c'est à ce moment là que l'O.S.E.R. a été créée.

Actuellement la participation de la Direction des Assurances est essentiellement consultative et financière. C'est d'ailleurs à ce titre que l'OSER est placé sous la tutelle financière du Ministère de l'Economie et des Finances.

#### B) Les actions menées au niveau de chaque Compagnie.

Le risque automobile représente la majeure préoccupation des Assureurs. De la même manière que les primes automobiles représentent de 65 à 70 % du total des primes émises, les sinistres payés au compte de l'automobile représentent plus de ce pourcentage au cours d'un exercice ce qui n'arrange guère les Assureurs qui sont tout de même des commerçants donc aspirant à un certain bénéfice sur les produits qu'ils vendent.

Mais il faut souligner que la situation n'a pas toujours été ainsi. Avant et même au lendemain des indépendances les Assureurs faisaient des bénéfices énormes sur le risque automobile. Pas tellement à cause d'une fréquence des accidents moins grande, mais à cause d'une part, d'une certaine mentalité des populations assurables qui n'étant pas habitués à cette opération ne réclamaient pas leur préjudice et d'autre part, du fait que la justice était rendue par des Européens : donc une justice non adoptée aux réalités africaines comme aujourd'hui. Les Assureurs faisaient

alors des bénéfices énormes, si énormes qu'ils envoyaient des démarcheurs auprès des syndicats des Transporteurs et dans les gares routières pour avoir le plus possible de véhicules à assurer. Le risque automobile était classé alors dans la catégorie des bons risques. Mais les Assureurs n'ont pas compté avec les possibilités d'évolution du pays qui allait entraîner inévitablement l'évolution des mentalités.

En effet, la politique d'ouverture de la Côte d'Ivoire qui a engendré un essor économique extraordinaire, une augmentation des agglomérations urbaines, et du niveau de vie qui a entraîné une augmentation du parc auto et aussi en évolution des mentalités favorisées par la coexistence de plusieurs peuples venant de divers horizons va donner une coloration très triste à l'assurance automobile obligatoire. Du coup les Assureurs se trouvent en difficultés. L'équilibre n'est plus possible et il faut le rétablir à tout prix.

Les Assureurs ont fait des suggestions qui jusqu'aujourd'hui sont restées sans résultat. Pour eux l'assainissement du risque automobile ne se situe pas seulement au niveau de la prévention ; car le risque existant, il faut donner des moyens aux Assureurs de s'en sortir. C'est ainsi qu'ils disent qu'hormis les causes traditionnelles des accidents déjà citées et étudiées dans la première partie qui, quoiqu'on fasse, on ne peut que les atténuer et jamais les supprimer, il y en a deux autres encore qui sont aussi essentielles que les premiers.

- Caus  
d'accidents*
- Il y a d'une part que les indemnités allouées aux héritiers ou ayants-droit des victimes d'accident de la circulation sont excessivement élevées.
  - Il y a d'autre part que les tarifs ne suivent pas l'inflation.

1°) - En ce qui concerne les indemnités.

Les Assureurs accusent les Tribunaux d'être trop larges et leur demandent de réduire le montant des indemnités allouées aux Ayants-Droit des victimes d'accident de la circulation qu'ils jugent trop élevées.

Dans le cadre de notre enquête, nous avons discuté avec un Magistrat qui nous a dit, "qu'il faut reconnaître que ces sommes allouées aux Ayants-Droit ne

sont pas déterminées de façon arbitraire. Le Magistrat prend en compte plusieurs facteurs tels que la responsabilité assumée par la victime, sa charge familiale et etc... Il faut aussi relever que quelque soit la somme allouée à un Ayant-Droit, elle ne pourra jamais compenser la perte qu'il a subie et qui ne peut être chiffrée. Par conséquent on ne peut pas dire que les indemnités versées aux Ayants-Droit soient excessives au point de souhaiter que l'on en réduise le montant. Les indemnités ont pour but d'entretenir les enfants dans les meilleures conditions jusqu'à leur majorité, donc cela requiert des sommes importantes". Mais ici, il y a lieu de comprendre ce que demandent les Assureurs Ivoiriens. Ils reconnaissent la nécessité qu'il y a d'allouer des indemnités à des Ayants-Droit envers qui la victime avait une charge financière. Mais le problème se pose déjà à propos d'un certain préjudice moral.

Pour les Assureurs, il est nécessaire de comprendre que l'opération d'assurance est basé sur une idée de mentalité, et à partir de là, il faut se conformer aux exigences de cette notion et il ne faut pas en profiter pour s'enrichir. Nous sommes en Afrique et la notion de famille étendue est entendue par tout le monde. Ce qui fait que lorsqu'une personne est victime d'un accident de la circulation, il est fréquent qu'elle ait plusieurs personnes à sa charge ce qui gonfle inévitablement le montant des sommes à allouer aux personnes dépendant d'elle.

L'indemnité versée qui permet d'entretenir un Ayant-Droit jusqu'à une certaine date est normale quand la nécessité est justifiée. Mais il n'est pas normal d'allouer 1 à 3.000.000 FCFA à une mère ou un père de famille parce qu'il (elle) a perdu un enfant. Il est encore moins normal d'allouer des indemnités des 200.000 à 1.000.000 FCFA à une personne parce qu'elle a perdu son petit frère alors qu'il n'y avait aucune relation financière qui les unissait.

Le préjudice moral doit être un préjudice symbolique parce que, quoiqu'il en soit, l'indemnité allouée, quelque soit son montant ne pourra jamais compenser la perte subie qui est plus affective que financière. Et, pour que ce préjudice conserve son caractère moral, il faut éviter qu'il suscite des esprits spéculatifs car, il n'est pas rare de rencontrer des parents qui à la suite de la mort accidentelle d'un des leurs, accourent vers les Compagnies d'Assurances pour demander

Le montant des indemnités qu'ils vont percevoir. On ne pense plus à la perte qu'on a subi<sup>e</sup> mais à l'argent qu'on percevra. L'idée de moralité sur laquelle est fondée cette indemnité est complètement dénaturée et à la limite on peut souhaiter la mort d'un parent rien que pour se procurer de l'argent. Il est anormal qu'une personne se félicite d'avoir réalisé un projet grâce à la mort de son parent.

Alors si nous voulons adapter le droit à nos coutumes, il faut que nous le fassions dans le bon sens car l'africain n'est pas habitué au spéculation de ce genre. Il convient de souligner par ailleurs un autre aspect de la chose qui est que, ces indemnités, quelque soit leur nature et leur but, sont soumis à des spéculations abominables de sorte qu'enfin de compte, les Ayants-Droit ne perçoivent qu'une infime partie ; alors que le plus souvent, cette indemnité constitue leur unique source de revenu. Il ne nous appartient pas de l'expliquer à certains intermédiaires peu scrupuleux qui font croire aux Ayants-Droit qu'il les aident à rentrer dans leur fond alors, qu'en faite, ils ne pensent qu'à leurs poches ; et encore moins aux Avocats. Tout ceci ne fait que contribuer à l'installation de la corruption à la justice ; car tout le monde peut gagner sa part, pourvu que l'indemnité soit élevée : "c'est l'Assurance qui paye".

2°) - En ce qui concerne les tarifs de la R.C. Automobile.

Il faut comprendre que du seul fait qu'il a été décidé pour l'automobile l'obligation d'assurance, la contrepartie s'impose et il est indispensable que les Compagnies d'Assurance soient à leur tour, soumises à l'obligation d'assurer. Et c'est là le drame des Assureurs puisqu'ils sont obligés de vendre un produit qui en fait ne leur rapporte rien sinon que des pertes énormes.

Avec l'inflation tout augmente presque tous les mois.

D'une part les pièces de réchange des véhicules sont excessivement chères ainsi que la main d'oeuvre ; ce qui rend presque insupportable les coûts de réparation, d'autre part les indemnités allouées aux victimes d'accident corporel sont très élevées.

Les Assureurs, de ce fait, demandent chaque année auprès des autorités

.../...

compétentes, un réajustement des tarifs. Mais ces revendications demeurent sans suite à cause des problèmes politiques et sociaux qu'une telle augmentation peut comporter.

Il en résulte que les tarifs ne suivent pas l'inflation alors que les Assureurs suivent l'inflation quand il s'agit de réparer.

Devant cette attitude de l'Etat que font les Assureurs ?

Ils refusent d'assurer, où ils acceptent mais sous certaines conditions.

- Le refus d'assurer.

Aujourd'hui, en Côte d'Ivoire, il n'est pas facile pour un nouveau propriétaire de véhicule de se trouver une Compagnie où s'assurer. D'ailleurs, pour les Assureurs, ce n'est pas un refus d'assurer mais une mesure de redressement compte tenu de la situation difficile que connaît la branche automobile. Les problèmes qu'ils ont déjà avec les anciens clients sont tels qu'ils préfèrent plutôt en éliminer que d'en accepter de nouveaux. D'où le problème des résiliation des contrats après sinistre qui fait que le bureau centrale de tarification ne s'en sort plus, tellement il y a de dossiers à traiter. Les Assureurs y gagnent toujours car, quand l'assuré revient, le bureau permet toujours à l'Assureur d'appliquer un certain pourcentage à la prime initiale.

- L'acceptation conditionnée de souscription.

En Côte d'Ivoire, lorsqu'un assurable veut s'assurer, c'est pour être en règle devant les autorités de Police. Donc c'est la garantie R.C. Automobile qu'il demande. Or quand un assurable se présente dans une Compagnie pour s'assurer non seulement il paye la garantie RC Automobile, mais on lui fait souscrire d'autres garanties annexes telle que la défense recours, l'incendie et le vol du véhicule, la RC Chef de famille (même pour un célibataire), RC personnes transportées qui en fait ne sont pas obligatoires et qui normalement doivent être vendues avec l'accord de l'assurable. D'ailleurs parler d'acceptation conditionnée n'est pas correcte puisqu'on ne demande même pas l'avis de l'assurable. Le plus souvent il ignore l'existence de ces garanties de sorte que lorsqu'un sinistre se réalise au compte de ces garanties annexes il ne le déclare pas. D'ailleurs on lui fait un

prix global de toutes ces garanties et c'est à prendre où à laisser.

Un Assureur interrogé à propos de cette pratique a répondu qu'il reconnaît "que c'est illicite, mais que c'est un comportement qui est tacitement admis et pratiqué par toutes les Compagnies de la place pour compenser en partie le déficit qu'ils enregistrent au compte de la R.C."

Mais la question se pose de savoir si cette pratique résoud le problème de la R.C. automobile ?

Eh bien non. En effet le problème de l'automobile se pose uniquement au sujet de la R.C. d'où c'est cette RC qu'il faut assainir. Et le procédé qui consiste à annexer à la R.C. d'autre garantie ne permet en réalité qu'à développer d'autres sous-branches du risque automobile en général - le problème de la R.C. demeure, et le système de compensation né de la pratique des Assureurs ne le résoud en rien. Que peuvent-ils faire alors ?

#### 6) Les mesures de redressement possibles.

- Dans un premier temps, il faut supprimer toutes les pratiques qui consistent à accorder des réductions.

• Le bonus malus doit être enrayé parce qu'en Côte d'Ivoire, il ne résoud en aucune façon le problème posé par l'automobile.

En fait, lorsque le nombre de bonus accordé est supérieur à celui des malus et c'est souvent le cas (sur 100 véhicules il y en a 30 à 40 qui font des accidents), les bonifications accordées viennent gonfler la perte enregistrée ce qui alourdit le déficit. Il faut noter aussi que les conducteurs qui ne font jamais d'accidents sont nombreux et si on leur accorde une réduction chaque année, ils finiront par obtenir leur garantie gratuitement.

- Les réductions flottes sont aussi à supprimer. Elles sont accordées jusqu'à 25 % au maximum ce qui est trop pour un risque aussi mauvais que l'automobile et comme les bonifications, elles ne font qu'alourdir les pertes.

- Dans un deuxième temps, les Assureurs doivent procéder à une sélection

à l'entrée. Cette sélection doit se faire à deux niveaux :

. L'Assureur doit visiter le risque. Il doit s'assurer du bon état du véhicule à assurer et contrôler à chaque souscription ou renouvellement la carte de visite technique du véhicule.

. L'Assureur doit étudier son marché de l'automobile qui comporte plusieurs catégories :

- Le V.P. - voiture privée ou personnelle
- Les T.P.C. - transport public de chargement ou véhicule utilitaire (camionnette)
- Les T.P.M. - transport public de marchandise
- Les T.P.V. - transport public de voyageurs + taxis compteurs

L'Assureur doit souscrire au niveau de chaque catégorie en fonction des résultats enregistrés au cours des exercices précédents.

Il doit préconiser la création de pool pour les catégories particulièrement mauvaises, tel qu'on l'a fait pour les taxis compteurs.

- Dans un troisième temps, il faut encourager les franchises dans le but de moraliser le risque. Tous les véhicules à usage commerciale ou servant à une exploitation commerciale doivent accepter une franchise qui permette effectivement de moraliser le risque.

- Dans un quatrième temps, il faut maintenir une forme de malus pour pénaliser les mauvais conducteurs. Un conducteur qui est impliqué dans un accident où sa responsabilité est engagée doit voir sa prime majorée d'un certain pourcentage ; si l'année suivante il ne commet pas d'accident cette majoration doit être retirée.

#### CONCLUSION :

"Il faut absolument mettre un terme à cette hécatombe, à cet holocauste payé au dieu voiture et à la déesse vitesse et faire en sorte que les décennies

avenir voient chuter cette triste courbe de décès" : O. S. E. R.

La coopération internationale s'impose alors dans cette lutte contre ce fléau. Mais il appartient surtout au pouvoir publics nationaux de multiplier leurs efforts d'éducation routière tout en demeurant ferme) dans la repression, des infractions de la circulation routière.

La Côte d'Ivoire connaît un taux élevé d'accidents. La qualité et le nombre de participants à la lutte contre le risque automobile nous ont convaincus de la prise de conscience des responsables politiques et administratifs du pays quant aux multiples implications de l'évolution des accidents de la route. C'est à juste titre que l'OSER a été conçu pour coordonner toutes les actions de prévention routière en Côte d'Ivoire. Doté de moyens humains et techniques en relation avec l'envergure et la complexité de sa mission, l'Office pourra faire gagner par la Côte d'Ivoire, cette nouvelle bataille qui est à sa portée, le fléau des accidents de la route.

Il est évident que si ces mesures permettent d'abaisser la fréquence des accidents, cette amélioration entrainerait une modification positive de l'équilibre entre les sinistres et les primes ce qui procurerait un bénéfice à l'Assureur et par voie de conséquence une réduction des primes, au point de vue national, elle pourrait faire gagner en vie humaine, en bien matériel et en moyen financier pour le financement de grands travaux./-

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo