

INSTITUT INTERNATIONAL DES
ASSURANCES (I. I. A.)
DE YAOUNDE

Cycle Supérieur
8° Promotion
1986 - 1988

L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE
ET LA PROTECTION DES TIERS
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CICA

Mémoire de Fin d'Etudes
en vue de l'Obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
(D. E. S. A.)

Présenté par :

LEVODO ONOMO

Sous la Direction de :

M. PAMSY Albert

Chef de Service du Contrôle
des Entreprises
d'Assurances
MINFI - Yaoundé

JUIN 1988

17 - 17) E M E R C I E M E N T S

Qu'il me soit permis d'adresser mes sincères remerciements au personnel de la Direction des Contrôles Economiques et des Finances Extérieures du Ministère des Finances du Cameroun, et plus particulièrement à :

- MM. - Le Directeur des C.E.F.E.
- Le Sous-Directeur des Assurances
- Les Inspecteurs d'Assurances
- Les Chefs de Services à la Sous-Direction des Assurances
- Tout le personnel de la Sous-Direction des Assurances,

Pour toute l'aide que les uns et les autres n'ont cessé de m'apporter durant mon séjour parmi eux.

J'adresse également ma reconnaissance à l'équipe de Direction et à tout le corps enseignant de l'I.I.A. pour les sacrifices consentis en vue de ma formation dans cet établissement.

Que Monsieur PAMSY Albert, Chef de Service du Contrôle des Entreprises d'Assurances au Ministère des Finances, trouve ici l'assurance de ma profonde gratitude, pour toute la disponibilité dont il a fait preuve à mon égard, et pour l'aide appréciable qu'il m'a apportée pour la réalisation de cette modeste étude.

xxx

INTRODUCTION

Depuis son apparition au 19^e siècle, l'automobile n'a cessé de poser des problèmes à l'homme. Et dans presque tous les pays du monde, il est devenu l'une des principales causes de décès.

En Afrique, et notamment dans les pays membres de la Conférence Internationale des Contôles d'Assurances des Etats Africains (CICA)¹, le problème a commencé à se poser avec l'introduction des premiers véhicules par les colonisateurs.

Aux grandes endémies qui décimaient alors les populations africaines venait s'ajouter un autre fléau : les accidents automobiles.

Ce problème, encore négligeable dans les premières années de la colonisation, s'est accentué avec le décollage économique des années soixante, pour devenir aigu dans les années soixante-dix.

En 1973, le nombre de véhicules recensés par les statistiques de la CICA était de 400.000 environ, toutes catégories confondues.

En 1986, ce nombre a atteint le chiffre de 800.000, passant du simple au double en 13 ans.

Cet accroissement spectaculaire du parc automobile de nos pays s'est accompagné de graves désordres économiques et sociaux.

En effet, le nombre d'accidents de la route consécutif au développement de la circulation routière automobile est effrayant. Et nos Gouvernements ont en permanence une équation à résoudre. Comment faire pour réduire le nombre d'accidents de circulation et son lot de morts et de blessés ? Au Cameroun par exemple, 1 500 personnes sont mortes des suites d'accidents automobiles en 1986.

(1) La CICA regroupe 12 pays : Bénin, Burkina Faso, Sénégal, Tchad, Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte-d'Ivoire, Gabon, Mali, Niger et Togo.

Une première amorce de solution avait été l'institution par l'ensemble des Etats de la CICA d'une assurance automobile obligatoire, ayant pour finalité l'indemnisation des victimes, qui étaient souvent abandonnées à elles-mêmes devant l'insolvabilité des automobilistes.

D'autres mesures allant dans le même sens ont suivi, telle la création du Fonds de Garantie Automobile, celle du Bureau Central de Tarification, de Contrôle et de Conciliation, ainsi que l'institution de la Carte Brune CEDEAO pour l'Afrique de l'Ouest.

Mais au fil des ans, il s'est éverté que ces mesures n'ont que partiellement résolu les problèmes qui continuent à se poser avec acuité.

En effet, la situation des victimes d'accidents de circulation demeure précaire. L'accroissement du parc automobile des Etats de la CICA a transformé nos routes en véritables tombeaux, et bon nombre de véhicules roulant dans l'ensemble des pays de l'organisation circulent sans assurance.

Par ailleurs, seul le Cameroun parmi les douze pays membres de notre organisme dispose d'un Fonds de Garantie Automobile. La majorité d'entre eux sont dépourvus d'un organisme chargé de la sécurité routière.

Plusieurs partenaires sociaux et économiques sont préoccupés par le phénomène automobile. Nous trouvons dans la liste l'Etat, les assureurs, les réassureurs, les conducteurs de véhicules et les victimes elles-mêmes.

Différentes rencontres ont été organisées, aussi bien au niveau des Etats qu'à celui de la CICA, pour débattre du problème de l'assurance automobile.

.../...

Au niveau de la sous-région, nous pouvons citer comme exemple les colloques de Yaoundé en 1976, de Lomé en 1979 et de Yamoussokro en 1986.

Mais à chaque fois les thèmes essentiels des discussions étaient basés sur le déséquilibre chronique des sociétés d'assurances, déséquilibre dû à la branche automobile, et les moyens d'y remédier.

Les réflexions sur les voies et moyens susceptibles de protéger plus efficacement les victimes corporelles en cas d'accident sont donc, à mon avis, absentes des débats de ces réunions de concertation.

Au niveau des Etats, les discussions lors des rencontres des milieux professionnels tournent presque toujours autour des déficits accumulés de la branche automobile, laissant pratiquement de côté le point sensible de la protection efficace des victimes d'accidents.

Les Gouvernements se préoccupent certes de cet aspect du problème. Il existe même dans certains Etats des organismes chargés de la sécurité routière. Mais malgré de timides mesures de prévention prises pour limiter le mal, la situation demeure entière.

Un constat dès lors s'impose : l'indemnisation rapide et intégrale des victimes d'accidents de circulation, objectif premier de l'assurance automobile obligatoire, n'est pas assurée. Ces victimes sont encore mal protégées.

De plus, les Gouvernements de nos pays, en instaurant une assurance obligatoire automobile, n'avaient pas suffisamment réfléchi à tous les aspects du système de protection mis en place, notamment les mesures d'accompagnement pourtant indispensables à la réussite dudit système.

Notre ambition dans cette étude n'est pas de donner des leçons, ni de critiquer quiconque. Beaucoup d'auteurs ont déjà exprimé leurs préoccupations et donné leur point de vue sur le sujet.

Nous ne pouvons donc prétendre y apporter des solutions miracles.

Nous nous permettons tout simplement de constater une situation qui perdure et proposer des solutions.

Pour y arriver, nous nous attellerons dans une première partie, à situer le problème dans sa globalité et sa complexité.

Dans une deuxième partie, nous suggérerons des solutions qui tendent, non pas à arrêter complètement la crise, car elle est beaucoup trop complexe, mais à en limiter l'ampleur.

Ce travail accusera sans doute des insuffisances, dues à l'absence de statistiques et à la non fiabilité de celles existantes, et surtout à cause d'un calendrier particulièrement serré.

Aussi, l'auteur de la présente étude sollicite-t-il d'avance l'indulgence des lecteurs.

xxx

xxx

xxx

PREMIERE PARTIE

ENVIRONNEMENT DE L'ASSURANCE

AUTOMOBILE OBLIGATOIRE.

TITRE I : EXAMEN DE LA SITUATION ET PRESENTATION DES PROBLEMES

CHAPITRE I : L'INSTITUTION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE.

L'institution de l'assurance automobile obligatoire dans les pays de la CICA date des années soixante, période correspondant à l'accession à l'indépendance de la plupart d'entre eux.

La COTE D'IVOIRE est le premier de ces pays à avoir adopté un texte législatif instituant une assurance obligatoire en 1961.

La France, puissance colonisatrice de cette sous région, bien qu'ayant rendu cette assurance obligatoire dans son territoire national, n'avait pas jugé utile de prendre une mesure similaire dans ses colonies.

Ainsi, au lendemain de leurs indépendances, tous les Etats de la CICA avaient senti le vide dans ce domaine, et décidé de rendre obligatoire dans leurs pays l'assurance automobile.

Aujourd'hui, les douze pays de l'organisation, y compris le TOGO dont la décision ne date que de 1987, possèdent une législation en la matière (Voir annexe n°1).

1.1. La nécessité d'une assurance obligatoire

Il existe dans le monde près de cinq millions de véhicules. Dans les pays de la CICA, huit cent mille automobiles circulent sur nos pistes (1).

Ce nombre impressionnant de ces engins entraîne un risque permanent pour les usagers de la route : risque de décès, risque de blessures, bref risque d'accidents.

D'autre part, la conduite d'un véhicule terrestre à moteur expose le conducteur à assurer une plus grave responsabilité, compte tenu de la forte probabilité de survenance de sinistres, et

(1) Source : Statistiques de l'Argus Automobile : Année 1986.

du fait du danger permanent qu'il fait courir aux autres usagers de la voie publique. L'étendue de cette responsabilité a, plus que jamais, besoin d'une couverture en assurance, que malheureusement beaucoup d'automobilistes négligeaient ou refusaient de souscrire avant les lois contraignantes.

Par ailleurs, l'automobile est devenu un phénomène social, et nul ne peut se passer de son usage. Aujourd'hui, ce moyen de transport ne constitue plus l'apanage d'une classe privilégiée.

Devant dont l'accroissement spectaculaire des parcs automobiles, et la montée vertigineuse du nombre d'accidents de circulation, la nécessité d'une assurance obligatoire s'imposait, ce qui justifie la série de textes pris par les législateurs dans tous les Etats de la sous région CICA.

1.2. Les Objectifs visés par le législateur

Il faut d'abord dire que l'assurance automobile obligatoire couvre la responsabilité civile de l'automobiliste.

Les objectifs de cette obligation sont avant tout d'ordre humanitaire.

En effet, même si cette assurance couvre également les dommages matériels causés aux tiers du fait de l'utilisation d'un véhicule à moteur, la garantie vise au premier chef les victimes corporelles.

Avant l'instauration de la loi, la plupart des automobilistes n'étaient pas couverts par un contrat d'assurance, et se trouvaient de ce fait insolvables après un accident qu'ils avaient causé. Certains prenaient tout simplement la fuite, comme il arrive malheureusement encore des cas aujourd'hui, abandonnant les victimes à elles-mêmes, sans secours et sans soins.

Face à ce triste constat, et devant les coûts élevés et l'ampleur des dommages corporels et matériels causés par l'automobile, l'assurance obligatoire imposée à son propriétaire vise dans l'optique du législateur, deux grands objectifs suivants :

.../...

1°) - La protection des victimes d'accidents de circulation, qui pourront désormais trouver auprès des assureurs réparations des préjudices subis.

2°) La Garantie de versement des indemnités aux ayants droits en cas de décès d'un tiers par suite d'accident, afin de compenser le manque à gagner qui découle de cette disparition du membre de la famille.

Vue sous ces deux angles, l'assurance automobile obligatoire garantit la solvabilité des auteurs d'accidents de circulation, avec pour conséquence directe pour la victime la réparation immédiate et intégrale de ses préjudices subis.

1.3. Cadre juridique de l'assurance automobile obligatoire.

Les pouvoirs publics, garants de la sécurité des citoyens, sont attentifs aux pertes de ressources humaines et matérielles causées par les véhicules terrestres à moteur.

C'est ainsi que la loi sur l'assurance obligatoire automobile prévoit des peines d'amende et/ou d'emprisonnement des automobilistes dont la responsabilité civile n'est pas couverte par un contrat.

Ensuite, l'obligation de cette couverture est soutenue et complétée par un arsenal d'organismes publics ou parapublics mis en place par les Gouvernements :

- Le Bureau Central de Tarification de Contrôle et conciliation (BCTCC), qui a un rôle à jouer dans la tarification des risques aggravés, en cas de refus de l'assureur de garantir lesdits risques.

.../...

- Le Fonds de Garantie Automobile (FGA) dont le rôle est de dédommager les victimes d'accidents de circulation dont les auteurs sont, soit insolvables, soit inconnus.
- Les Bureaux Nationaux de la Carte Brune CEDEAO, en vigueur dans les Etats de l'Afrique de l'Ouest, et chargés de délivrer les attestations d'assurance automobile à compétence territoriale internationale.

Toujours dans le cadre de l'obligation de cette assurance et en ce qui concerne la gestion technique des portefeuilles, il existe des textes qui fixent, pour la branche automobile, le plafond des frais généraux, ainsi que le taux de commissions à servir aux apporteurs d'affaires.

CHAPITRE II : L'AUTOMOBILE DANS LES PAYS DE LA CICA
ET BILAN DE L'ASSURANCE DANS CETTE
BRANCHE.

2.1. Les parcs automobiles nationaux

Le parc automobile de l'ensemble des Etats de la CICA est passé du simple au double entre 1973 et 1986, allant de 400.000 véhicules à 800.000, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 7,69 %.

Le tableau ci-dessous nous indique l'importance du parc automobile dans les Etats de la CICA en 1984, pour ce qui s'agit uniquement des voitures dites de tourisme, et des véhicules utilitaires :

BENIN	21.000
BURKINA FASO	24.000
CAMEROUN	99.000
CENTRAFRIQUE	15.000
CONGO	37.000
COTE D'IVOIRE	192.000
GABON	40.000

MALI	25.000
NIGER	31.000
SENEGAL	85.000
TCHAD	12.000
TOGO	31.000

Source: L'ARGUS AUTOMOBILE.

Nous remarquons dans le tableau que le nombre de véhicules varie d'un pays à un autre, suivant en cela la population de chaque Etat et son niveau de ressources.

(Voir Annexe 2 l'évolution du parc national du Cameroun entre 1980 et 1986).

2.2. Les Accidents de circulation

Comme partout dans le monde, les accidents de circulation n'épargnent pas les Etats de la CICA.

Au regard des statistiques de l'organisation Mondiale de la santé, la route tue plus que la plus dévastatrice des maladies.

Et ce phénomène est surtout dû à l'accroissement du parc automobile dans nos pays, et à une démographie galopante.

Les chiffres observés au Cameroun nous donnent les résultats suivants, pour la période située entre 1977 et 1981, en zone urbaine et rurale, et pour celle comprise entre 1982 et 1986 en zone rurale uniquement.

Rubrique	1977	1978	1979	1980	1981
Nombre d'accidents	10.553	12.500	12.020	11.933	5.855
Nombre de tués	696	780	765	671	781
Nombre de blessés	6.450	8.091	8.000	6.820	6.671

Tableau 1. Evolution des accidents de circulation au Cameroun en 1977 et 1981, en zone urbaine et rurale.

Rubriques	1982	1983	1984	1985	1986
Nombre d'accidents	4.590	4.989	4.396	5.736	5.622
Nombre de tués	782	897	912	1.123	1.117
Nombre de blessés	5.927	7.066	7.443	8.499	7.187

Tableau 2. Evolution des accidents de circulation au Cameroun en 1982 et 1986 en zone rurale.

Source : Ministère du Transport du Cameroun

Il se dégage de ces deux tableaux que l'accroissement rapide de nos parcs automobiles a transformé nos routes en véritables champs de la mort, le nombre de tués et de blessés devenant de plus en plus effrayant.

Sous réserve des exceptions de garantie dans le cadre de l'assurance automobile obligatoire, l'on serait tenté de croire que toutes ces victimes sont prises en charge par les assureurs. Il n'en est hélas rien, car une bonne fraction des automobilistes reste sans garantie souscrite auprès d'un assureur.

Une étude réalisée par la Direction de la prévention routière au Sénégal montre que 40 % des automobilistes de ce pays roulent sans assurance.⁽¹⁾

Cet exemple est caractéristique de la situation qui prévaut dans l'ensemble des pays de la sous-région CICA, où les populations présentent, à quelques exceptions près, les mêmes particularités.

On devine alors aisément le nombre de victimes exposées, sans secours d'aucune sorte, dans un pays dépourvu de fonds de garantie automobile.

Deux constatations peuvent donc être tirées de ce développement :

(1) ASSUR INFO N° 7 Page 20

Premièrement, le nombre d'accidents de circulation croît d'année en année, à un rythme effroyable.

Deuxièmement, un fort pourcentage de victimes n'est pas susceptible d'être pris en charge par les compagnies d'assurances, malgré l'existence d'une assurance obligatoire pour tous les véhicules à moteur.

2.3. Déficits de l'assurance automobile

Il faut souligner que le poids de l'assurance automobile sur tous les marchés de CICA est très important.

Plus de 40 % en moyenne des primes émises des sociétés d'assurances proviennent de cette branche, ainsi que le montre le tableau ci-dessous des quatre premiers marchés de l'organisation.

PAYS	1981	1982	1983	1984	1985
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
COTE D'IVOIRE	-	50,56	46,53	45,79	-
CAMEROUN	42,15	41,13	45,30	39,45	41,01
GABON	37,94	36,18	38,64	34,40	35,42
SENEGAL	-	46,56	46,55	40,33	38,58
TAUX MOYEN	40,04	43,60	44,25	39,99	38,33

Tableau 3 : Part de l'automobile dans les émissions des quatre premiers marchés CICA.

Ce poids de l'automobile est justifié par l'obligation d'assurance en la matière, et par le rôle que l'automobile joue dans les économies des différents pays concernés.

Mais malgré son importance par le chiffre d'affaires, l'automobile constitue la première cause de déséquilibre des portefeuilles des sociétés d'assurances.

Regardons les résultats de cette branche dans quatre pays, comparés aux résultats globaux des marchés, pour les exercices 1984 et 1985.

en millions de F CFA.

PAYS	1984		1985	
	Automobile	Ensemble IARD	Automobile	Ensemble IARD
COTE D'IVOIRE	- 182	2.344	-	-
CAMEROUN	- 1.714	- 1.110	- 1.201	- 589
GABON	- 1.311	- 114	- 1.392	- 1.242
TOGO	- 89	230	- 24	39

Tableau 4 : Résultats de la branche automobile comparés aux résultats globaux de quatre pays de la CICA.

Il convient de souligner que ces déficits datent de plusieurs années. Les rencontres des dirigeants des sociétés d'assurances, aussi bien au niveau national qu'à celui de la sous région, n'ont pas permis d'améliorer les résultats automobiles.

Force nous est alors de constater que, malgré les primes abondantes du fait de l'obligation d'assurance, les résultats de la branche, qui influencent fortement ceux des compagnies, ne sont guère meilleurs.

2.4. Insuffisances du Fonds de Garantie Automobile

Pour l'heure, seul le Cameroun parmi les Etats de la CICA dispose d'un Fonds de Garantie Automobile qui fonctionne.

Le rôle du F.G.A. consiste à dédommager les victimes d'accidents causés par un véhicule terrestre à moteur, lorsque l'auteur responsable est, soit inconnu, soit insolvable.

.../...

S'agissant de cette expérience du Cameroun, cette belle initiative aurait pu porter ses fruits si le fonds disposait à tout moment de ressources nécessaires pour l'accomplissement de sa mission.

Tel n'est malheureusement pas le cas. La loi portant création du Fonds de Garantie Automobile prévoit trois sources de financement de cet organisme, à savoir, les compagnies d'assurances, les automobilistes, et les tribunaux par un prélèvement sur les amendes en cas d'infraction de défaut d'assurance.

Mais jusqu'à nos jours, le fonds de garantie fonctionne avec les seules contributions des sociétés d'assurances.

Privé donc de tous ses moyens, le F.G.A. ne peut jouer pleinement son rôle.

Les deux tableaux ci-après nous indiquent les activités du Fonds, et sa situation financière entre 1967 et 1986.

Dossiers enregistrés		Dossiers réglés		Dossiers classés sans suite		Dossiers en suspens.	
Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
6.794	100	363	5,3	943	13,9	5.488	80,8

Tableau 5 : Activités du F.G.A. de 1967 à 1986.

Total des contributions (1)	Charges techniques (2)	Résultats techniques 1-2	Taux S/P (2/1) moyenne annuelle
1.628,83	3.793,48	- 2.164,65	232,89 %

Tableau 6 : Résultats techniques entre 1967 et 1986.

Sources : F.G.A. du Cameroun.

Ainsi que nous pouvons le constater, le FGA n'assure pas son rôle d'appoint qui lui était imparti lors de sa création à savoir, suppléer à l'insolvabilité des auteurs d'accidents de circulation.

2.5. Cas de véhicules administratifs

Les véhicules appartenant à l'Etat ne sont pas assujettis à l'obligation d'assurance automobile. Cette exception ne modifie en rien la responsabilité des pouvoirs publics vis à vis des tiers, en cas de dommages causés par ces véhicules. Ceci tient tout simplement au fait que l'Etat est suffisamment solvable pour devenir son propre assureur.

Mais les législateurs dans les pays de la CICA n'avaient pas pris des mesures propres à assurer efficacement la protection des tiers contre les accidents causés par les véhicules administratifs.

Les lacunes dans ce domaine sont surtout liées aux causes suivantes :

- Les lenteurs administratives (longueur des procédures)
- L'insuffisance des dotations budgétaires annuelles pour le versement des indemnités.

Les statistiques observées au Cameroun donnent les indications suivantes :

Années	1983	1984	1985	1986
Nombre d'accidents	720	684	820	1.104
Nombre de dossiers réglés	43	82	62	51
Accidents ayant entraîné des dommages corporels	219	238	205	278
Nombre de tués	27	37	51	49
Dotations budgétaires	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000

Tableau 7 : Règlements de sinistres effectués par l'Etat.

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de ce tableau :

a) - Même si on admet que beaucoup d'accidents déclarés ne sont pas à la charge de l'Etat, force nous est de constater qu'une infime fraction desdits accidents seulement est réglée.

b) - On constate que plusieurs victimes d'accidents et beaucoup d'ayants droits des décédés n'obtiennent pas réparation de leur préjudices.

c) - Ceux qui obtiennent ces réparations doivent attendre plusieurs années avant de toucher leurs droits.

d) - Enfin, on constate que la dotation budgétaire n'augmente pas dans la même proportion que le nombre et les montants des sinistres ; elle est même restée stationnaire depuis plusieurs années.

Autant de maux dont souffrent les personnes accidentées.

Après cette démonstration sombre de notre système de protection des tiers victimes d'accidents, examinons à présent les causes des lacunes dont souffrent l'assurance obligatoire automobile dans nos pays.

TITRE II : LA FAILLITE DU SYSTEME : SES CAUSES.

Plusieurs causes sont à l'origine de la faillite du système mis en place par les pouvoirs publics afin d'assurer la protection des victimes d'accidents de circulation.

Ces causes résultent à mon avis de certaines lacunes dans la gestion même des compagnies d'assurances, et, dans une proportion plus grande, des facteurs extérieurs à ces compagnies.

.../...

CHAPITRE I: CAUSES INTERNES AUX COMPAGNIES D'ASSURANCES

Au niveau des compagnies d'assurances, nous pouvons relever deux faits qui rendent inefficace le système de protection mis en place par les pouvoirs publics, dans le cadre de l'assurance automobile :

- la mauvaise gestion des sociétés d'assurances
- le règlement qualitatif des sinistres corporels.

1.1. La mauvaise gestion des compagnies d'assurance

Les résultats techniques des sociétés d'assurances dépendent en partie de la qualité et du coût des services rendus.

A l'heure actuelle, eu égard aux pratiques en cours dans ces sociétés, nous ne pouvons pas dire que la gestion de ces dernières est satisfaisante.

Entre autres pratiques reprochables, nous pouvons relever. :

- Le gonflement des frais généraux exposés par les sociétés d'assurances.
- Les fraudes en matière d'évaluation des sinistres.
- L'immobilisme des structures des compagnies.
- L'absence de statistiques.

Ainsi, les déficits cumulés de certaines compagnies d'assurances, au moment où d'autres essaient de "redresser la barre", sont tels qu'il est assez difficile de les attribuer entièrement à l'environnement défavorable de l'assurance automobile.

Un point caractéristique de cette mauvaise gestion est le gonflement excessif des frais de gestion.

En général, les frais généraux sont limités dans la plupart des pays de la CICA par des textes réglementaires. Le plafond de ces dépenses est fixé à 28 % pour les uns et 30 % pour les autres.

Or les taux de chargements observés dans quelques marchés CICA se situent, pour la majorité des cas, au dessus de ces plafonds, ainsi que nous l'indique le tableau ci-dessous.

PAYS	: 1984 (%)	: 1985 (%)
COTE D'IVOIRE	: 34,16	: -
CAMEROUN	: 31,9	: 35
GABON	: 38,3	: 37,8
MALI	: -	: 37,6
NIGER	: 44,9	: 48,3
SENEGAL	: 24,5	: 33,0
CENTRAFRIQUE	: -	: 42,1
TOGO	: 26,1	: 25,4

Tableau 8 : Taux de chargements en 1984 et 1985.

Source : Rapports CICA 1984 et 1985.

Il apparaît donc clair que les taux de frais généraux pratiqués dans certains pays sont nettement excessifs.

S'agissant de la gestion des sinistres, les fraudes dans les pays de la CICA en matière d'évaluation des dommages matériels sont courantes. Les coûts de réparation sont souvent manifestement gonflés.

Ces fraudes sont imputables aussi bien aux assurés qu'aux compagnies elles-mêmes. Sans parler d'une complicité établie entre les assureurs et les assurés, certains niveaux de la hiérarchie dans les sociétés sont concernés par ces actes répréhensibles.

Inutile d'ajouter que ces agissements sont de nature à gonfler les postes sinistres des portefeuilles des compagnies, creusant ainsi davantage leur déséquilibre.

Un autre élément de la gestion inappropriée des sociétés d'assurances de nos marchés est le manque de statistiques.

En effet, nos unités fonctionnent sans une information statistique suffisante et nécessaire à l'appréciation correcte et permanente de la situation automobile. Or, ces statistiques sont indispensables pour la maîtrise de ce risque particulièrement sensible.

Les Etats statistiques C₁₀ élaborés par les compagnies ne donnent pas une information complète sur la branche.

Aussi, les dirigeants de nos entreprises d'assurances doivent-ils chercher à améliorer la gestion technique et financière de ces unités. Il faut innover.

1.2. Le règlement des sinistres corporels

Une pratique très courante dans nos sociétés d'assurances consiste, en cas de dommages corporels, à attendre une décision judiciaire pour commencer la procédure de règlement, et ceci quelle que soit la gravité des dommages.

Cette pratique est tellement ancrée dans les habitudes qu'il n'est pas envisageable pour les compagnies de procéder à une transaction amiable avec la victime.

Or, la fréquence des procès obligent les assureurs à consacrer des sommes importantes au paiement des frais de justice.

Les lenteurs qui découlent de ces procès entraînent pour l'assureur des coûts supplémentaires, et pour la victime, sujet de notre préoccupation, une détérioration de sa situation économique.

Le recours aux procès pouvait, à certains moments, être évité si les assureurs faisaient des offres d'indemnités.

.../...

CHAPITRE II : CAUSES EXTERNES AUX SOCIETES D'ASSURANCES.

Il s'agit des causes directement liées à l'utilisation des véhicules et aux infrastructures.

Elles sont extérieures aux compagnies d'assurances et relèvent de la compétence des pouvoirs publics.

2.1. - Comportement irresponsable des assujettis à l'obligation d'assurance automobile.

Le mauvais comportement des automobilistes dans la plupart de nos Etats est à l'origine du nombre élevé des accidents de circulation, et partant, de nombreux décès qui endeuillent chaque jour des familles.

Une étude réalisée au Cameroun en 1979 révèle que le pourcentage des accidents de circulation réalisés dans ce pays au cours des années 1976, 1977, 1978 et 1979, et ayant pour cause une défaillance humaine, est de 85, 7 %⁽¹⁾. Ce facteur est donc la première cause de décès par accident de route.

Le comportement des conducteurs de véhicules sur nos pistes se caractérise par les faits ci-dessous.

2.1.1. Conduite sans assurance

Il a été démontré précédemment qu'une bonne fraction des automobilistes continuent impunément à circuler sur nos routes sans assurance. Ceci entretient un risque permanent pour la population, et en particulier pour les victimes d'accidents provoqués par ces "hors-la-loi", car ces dernières ne peuvent être prises en charge par les assureurs, et le recours au Fonds de Garantie reste hypothétique.

(1) rapport de la gendarmerie nationale

2.1.2. Non respect du Code de la route et des mesures
élémentaires de la prévention routière.

Certains automobilistes véreux font peser un danger certain sur les autres usagers de la voie publique, soit par une méconnaissance des règles du code de la route et de la prévention routière, soit par un manque systématique du respect d'autrui.

Toutes les couches sociales sont concernées par ce phénomène.

Le non respect du code de la route et des mesures de prévention se traduit par :

- l'excès de vitesse
- la violation des feux rouges en ville
- les manoeuvres interdites en pleine chaussée
- les arrêts brusques et les démarrages en pleine chaussée
- les stationnements abusifs
- les dépassements en sommet de côte.

La liste n'est pas exhaustive, et il est inutile de préciser que les conséquences de ces actes sont néfastes pour la sécurité des individus.

2.1.3 Conduite en état d'ivresse

Il s'agit là encore d'une inconscience délibérée de certaines personnes.

Malgré les campagnes menées contre l'alcoolisme et l'interdiction de l'alcool au lieu de travail, et particulièrement pour les conducteurs, le nombre d'accidents de la circulation causés par les automobilistes ivres est assez important.

Leur taux est de 2 % du nombre total de cas réalisés en 1976, 1977, 1978 et 1979 au Cameroun (étude citée ci-dessus).

2.1.4. Transports publics de voyageurs

Le cas des transports publics de voyageurs par cars et autobus est lui aussi caractéristique de l'incivisme de certains conducteurs, qui transforment nos axes interurbains en champs de morts.

En effet, les accidents les plus meurtriers (nombre de tués par accident) sont causés par les cars et autobus de transports publics.

Et lorsqu'on sait que très souvent les passagers ne sont pas toujours transportés dans les conditions normales de voyages (transports clandestins, véhicules sans assurance ou autres pièces nécessaires, surcharges abusives), on se rend parfaitement compte des difficultés au niveau de l'assurance en cas de dommages corporels.

2.2. Autres causes

Ce sont des causes liées à l'environnement du trafic automobile. Ces facteurs constituent un frein à la réussite de l'assurance automobile obligatoire.

2.2.1. La faute des victimes elles-mêmes

Il s'agit ici des piétons victimes d'accidents de la route.

Ces piétons, de par leur indiscipline sur la voie publique, ont leur part de responsabilité dans la fréquence des accidents de circulation.

Les faits quotidiens suivants sont reprochés à ces usagers de la chaussée. :

- non usage des trottoirs
- non usage des passages cloûtés
- irrespect de la priorité
- imprudence dans la traversée des chaussées
- ivresse sur la voie publique.

2.2.2. L'infrastructure routière

La déféctuosité des routes est une des causes de l'aggravation de la fréquence des accidents.

Malheureusement, tous les pays de la CICA, à des degrés divers, souffrent de ce mauvais état des voies de communication, un des symboles du sous-développement.

2.2.3. Le système actuel d'indemnisation des victimes

A mon avis, le système en vigueur dans nos Etats, bien que basé sur la réparation intégrale des préjudices subis, ne protège pas efficacement les victimes d'accidents, ceci pour deux raisons principales.

Tout d'abord, la lenteur des procédures n'arrange pas la situation des sinistrés, dont certains attendent parfois plus de cinq ans avant de toucher une indemnité. Cette indemnité aurait permis à beaucoup de victimes de faire face à divers frais urgents si elle était servie à temps.

D'autre part, l'évaluation excessive des dommages corporels et matériels, loin de servir l'intérêt général de la population, creuse le déséquilibre des sociétés d'assurances, qui ne peuvent plus de ce fait s'occuper de toutes les victimes.

Un exemple concret de cette évaluation excessive des réparations est fourni par un tribunal de première instance de COTE D'IVOIRE, qui a alloué aux ayants droits de trois victimes décédées la somme de 197.690.000 F CFA dont 166.000.000 au titre de réparations des préjudices moraux. Le jugement avait même été confirmé par la Cours d'Appel d'Abidjan en date du 12 Janvier 1987⁽¹⁾

Avec une telle pratique, les sociétés d'assurances des Etats de la CICA ne peuvent avoir les capacités financières pour couvrir l'ensemble des préjudices.

(1) ASSUR INFO N° 6

CHAPITRE III : CARENCE DES POUVOIRS PUBLICS

Cette carence est illustrée par l'absence de mesures qui devaient accompagner l'obligation de l'assurance automobile, et par le laxisme de l'Etat en matière de contrôle des dispositifs mis en place pour assurer le bon fonctionnement du trafic automobile national.

3.1. Délivrance frauduleuse des permis de conduire

A l'heure actuelle, il est assez difficile de garantir la valeur des permis de conduire délivrés aux candidats.

Il existe dans chacun de nos Etats une véritable "maffia" dans l'octroi de ces certificats, si bien qu'il est pratiquement connu de tout le monde que le permis de conduire s'achète en Afrique.

La conséquence de cette triste réalité est que nous avons de plus en plus affaire à des conducteurs incompétents, danger permanent pour les autres usagers de la route.

3.2. Complicité des Agents chargés du contrôle de la circulation routière

Les agents chargés du contrôle routier n'assument pas pleinement leurs deux fonctions qui sont le maintien de la sécurité sur les routes et la répression des fautifs.

Loin de servir l'intérêt de la population pour laquelle ils travaillent et dont ils sont censés assurer la sécurité, ils servent plutôt leurs propres intérêts.

En effet, il est courant sur nos routes de voir des cars bourrés de passagers dépassant le nombre de places autorisés, et mal assis, traverser impunément les contrôles de police ou de gendarmerie, en échange d'un pourboire, au vu et au su des voyageurs.

Cette complaisance des agents de contrôle à l'égard des conducteurs fautifs menace sérieusement la vie des autres usagers de la chaussée et des voyageurs en particulier.

3.3. Absence de contrôle technique des véhicules terrestres à moteur

Ce contrôle n'existe que pour une certaine catégorie de véhicules: taxis, cars de transport public. Il n'est pas obligatoire pour les autres catégories.

Aussi, trouve-t-on souvent en circulation des véhicules en très mauvais état physique, sans phares, sans feux de signalisation, et avec des pneus anormalement usés.

Dans ces conditions, l'on ne saurait freiner le nombre d'accidents et son cortège de victimes.

3.4. Absence d'une politique nationale de la sécurité routière

Il existe à l'intérieur de nos Etats plusieurs organismes qui interviennent dans le domaine de la sécurité routière, mais il n'existe dans la plupart d'entre eux aucun organisme statutaire chargé de la coordination de ces différentes activités.

Et là où est mis en place un tel organe (Sénégal, Cameroun depuis 1984), il n'existe encore aucune véritable politique nationale de la sécurité routière, pourtant nécessaire pour la maîtrise du risque automobile.

3.5. Absence et insuffisance du Fonds de Garantie Automobile

Cette absence et ces insuffisances ont été démontrées au chapitre II du titre I de la présente étude.

La situation des victimes d'accidents dont les auteurs sont inconnus ou insolubles serait bien meilleure si chaque Etat

disposait d'un tel organisme, ce dernier étant par ailleurs doté suffisamment de ressources pour l'accomplissement de sa mission.

3.6. La responsabilité des tribunaux

Il y a lieu de déplorer ici la lenteur des procédures judiciaires qui sont quelques fois sans rapport avec la complexité des cas jugés.

Cette lenteur est très préjudiciable à la protection des victimes.

Ensuite, les magistrats fixent assez souvent des indemnités sans rapport avec les préjudices réels subis.

A cause de ces pratiques, les Sociétés d'assurances sont dans l'incapacité de s'occuper de tous les cas qui se présentent à elles.

xxx

xxx

xxx

Après cette présentation de l'image sombre de l'assurance automobile obligatoire à travers son bilan et les causes de son échec, la question que l'on peut se poser est de savoir si la situation est sans issue.

La réponse est certes non, mais des mesures appropriées doivent être rapidement prises par les divers intervenants, pour rendre efficace l'action de l'obligation de cette assurance.

La deuxième partie de cette étude se propose de rechercher des solutions en vue d'une amélioration du système de protection des personnes physiques, dans un cadre propre à l'environnement des pays africains.

DEUXIEME PARTIE

MESURES A PRENDRE EN VUE D'UNE MEILLEURE
PROTECTION DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES.

DEUXIEME PARTIE

MESURES A PRENDRE EN VUE D'UNE MEILLEURE PROTECTION DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES

Les mesures proposées dans le cadre de cette étude visent un grand objectif, à savoir la protection des victimes d'accidents de circulation.

Il s'agit de la recherche des voies et moyens susceptibles de permettre à l'assurance de mieux remplir sa mission qui consiste à garantir la sécurité des individus.

Ces mesures sont de deux catégories.

Les premières et les plus importantes, présentées en deux volets, concernent l'Etat, détenteur de la puissance publique.

Les deuxièmes sont des aménagements internes qui doivent être appliqués à la gestion quotidienne des compagnies d'assurances.

TITRE I : MESURES A PRENDRE PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Nous pouvons dire que les pouvoirs publics sont très conscients de l'ampleur des accidents de circulation dans nos Etats. Ils ont pris un certain nombre de dispositions en matière de prévention routière, et dans le cadre de l'assurance automobile obligatoire.

Mais les solutions pour une indemnisation rapide des victimes corporelles, objet de la présente étude, manquent toujours dans les décisions prises.

Par ailleurs, les résolutions adoptées dans le cadre de la prévention routière ne sont pas suivies d'effets, d'où une stagnation de la situation.

Examinons ensemble ces divers points.

CHAPITRE I - SOLUTIONS POUR UNE INDEMNISATION

RAPIDE DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE

CIRCULATION

Toutes ces solutions doivent tendre vers un seul but : permettre à la victime de faire face aux divers frais de traitement, et aux ayants droits de supporter les nombreuses charges occasionnées par la perte d'un membre de la famille.

1.1. Actions auprès des sociétés d'assurances

Il ne s'agit pas ici des mesures tendant à garantir la solvabilité des sociétés d'assurances vis à vis des assurés et bénéficiaires de contrats, et qui sont à peu près bien suivies par le Ministère des Finances dans le cadre du contrôle de l'Etat sur ces Sociétés.

Il s'agit plutôt des actions uniquement en faveur des victimes, et qui contribueraient à accélérer le versement des indemnités en cas de lésions corporelles.

La promptitude à verser les fonds aurait l'avantage d'éviter aux intéressés des désagréments observés bien souvent après un accident.

L'ampleur des douleurs et des problèmes à la suite d'un sinistre corporel doit inciter les pays de la CICA à une prise de conscience, et le moment est peut être déjà venu pour ces pays de rechercher, en concertation avec les assureurs, des remèdes à ces maux.

X A mon avis, une sorte de "loi BADINTER" à l'africaine doit être adoptée par l'ensemble des Gouvernements des pays membres de notre organisation.

Les compagnies d'assurances de la CICA ne bénéficiant pas de la même santé financière que leurs homologues d'Europe, cette loi pourrait bien subir des aménagements propres à la situation africaine. Ce n'est qu'une question de volonté.

X L'offre d'indemnité et les délais des formalités de règlements de sinistres imposés aux assureurs, éléments centraux de cette loi, allégeraient considérablement les souffrances des victimes de la route.

Par cette mesure, l'assureur du véhicule qui a occasionné l'accident se trouverait obligé de présenter une offre de réparation à la victime, sous peine de sanctions prévues en cas d'inexécution de la procédure. Des précautions seraient prises pour que les sommes proposées soient d'un montant raisonnable.

1.2. Actions auprès du Fonds de Garantie Automobile

Le Fonds de Garantie Automobile, au même titre que les compagnies d'assurances, indemnise les victimes d'accidents de circulation. Mais il le fait, nous l'avons vu plus haut, lorsque l'auteur de l'accident n'est pas solvable, ou tout simplement inconnu.

Pour cette raison, la mesure préconisée pour les sociétés d'assurances en matière d'indemnisation, est aussi valable pour le F.G.A. L'offre d'indemnité et les délais fixés doivent également lui être imposés.

Mais avant d'arriver à ce stade de solution pour cet organisme spécial qui n'existe que dans un seul pays de la CICA (Cameroun), plusieurs décisions restent à prendre, tant au niveau de notre organisation qu'à celui de chaque pays membre.

1.2.1. Création d'un F.G.A. dans chaque Etat de la

CICA

.../...

Il importe que chaque pays de la CICA sente la nécessité de créer sur son sol un F.G.A. L'inexistence d'un tel organisme dans le pays expose la population à plusieurs incertitudes dangereuses pour l'avenir, lorsqu'on sait que plusieurs automobiles circulent sans assurance.

Le Secrétariat Général de la CICA devrait entreprendre une campagne de sensibilisation auprès des membres non dotés d'un tel organisme de secours.

1.2.2. Alimentation en ressources du Fonds de Garantie Automobile

Avant l'imposition d'une quelconque loi sur la procédure d'indemnisation, le problème de financement du Fonds de Garantie Automobile doit être résolu, et de façon définitive.

En effet, comment demander à une institution chroniquement déficitaire de procéder rapidement aux règlements de sinistres ?

L'action première de l'Etat consistera donc à pourvoir cet organisme des moyens de financement sûrs et permanents.

Au Cameroun, nous l'avons vu précédemment, une seule des trois sources de financement prévues dans les textes est mobilisée, à savoir, les contributions des compagnies d'assurances pratiquant l'automobile.

Un effort particulier et surtout soutenu devra donc être fourni par les Etats pour maintenir la solvabilité du F.G.A., condition sine qua non de sa réussite.

1.2.3. Renforcement du contrôle de l'Etat sur le F.G.A

Le Fonds de Garantie Automobile devrait être soumis à un contrôle plus strict du Ministre des Finances, au même titre que les compagnies d'assurances.

La gestion technique du Fonds ressemblant à maints égards à celle des sociétés, la finalité de ce contrôle serait de préserver sa solvabilité.

Pour ce faire, les textes de création du F.G.A. du Cameroun doivent subir des réformes profondes prévoyant les modalités du contrôle de l'Etat.

Les autres pays devraient également prévoir les mêmes dispositions dans leurs réglementations nationales, et exiger l'élaboration des documents comptables et statistiques à adresser chaque année au Ministre des Finances.

Pour les raisons d'efficacité, le suivi des contributions au Fonds devrait être assuré par les autorités de tutelle.

xxx

xxx

xxx

Toutes ces actions concernant le Fonds de Garantie Automobile doivent être bien étudiées, bien menées et bien suivies, pour le plein accomplissement de sa mission et pour le plus grand bien des populations.

1.3. Révision du système actuel d'indemnisation

Le système actuel d'indemnisation en vigueur dans tous les pays de la CICA exige une réforme profonde, si l'on veut voir l'assureur procéder rapidement au versement des indemnités et à la prise en charge de tous les cas.

L'indemnité d'assurance, même en matière de sinistres corporels, ne doit pas être perçue comme un moyen d'enrichissement, mais bien comme une réparation des préjudices subis.

.../...

Or, on assiste actuellement à un renchérissement généralisé des préjudices corporels, sans commune mesure avec la réalité.

Cette situation menace dangereusement les portefeuilles des Sociétés africaines qui n'ont pas, à l'instar de leurs soeurs d'Europe, les moyens de couvrir tous ces préjudices.

Ces problèmes de révision du système d'indemnisation ont toujours été évoqués dans presque toutes les rencontres des professionnels d'assurances, chaque fois qu'il s'est agi de rechercher des solutions pour réduire le déficit de la branche automobile.

Mais il est regrettable de constater que les résolutions ne durent que le temps des dites réunions, à l'exemple des recommandations adoptées au colloque de Yamoussokro, et qui concernaient justement l'évaluation des sinistres corporels.

Plusieurs solutions sur le sujet ont déjà été avancées sur les points suivants :

a)- Le système même de réparation des préjudices corporels :

C'est un système basé sur le principe de réparation intégrale, et caractérisé par une multitude de chefs de préjudices, dont certains doivent disparaître.

b)- L'évaluation des sinistres :

Caractérisée par les abus de toutes sortes de la part des médecins et des magistrats.

Sur le premier point, ces solutions visent à réviser à la baisse le nombre de chefs de préjudices, et à plafonner les montants de réparations.

Sur le second point, il s'agit de moraliser les médecins les magistrats et les avocats sur la question sensible de l'évaluation des préjudices.

Dans ce contexte, il est grand temps pour nos Gouvernements d'abandonner leurs atermoiements pour prendre le taureau par les cornes.

La situation exige que l'on se penche rapidement sur ces problèmes.

Des commissions devraient être constituées sans délai au niveau de chaque Etat, et réunissant autour du Ministre des Finances les assureurs, les juristes, les médecins, les magistrats et les avocats, pour la fixation d'un barème d'évaluation des préjudices, obligatoire et imposable à tous.

1.4. Accélération de la procédure d'indemnisation en ce qui concerne les véhicules administratifs

Il se pose en ce qui concerne les véhicules administratifs deux problèmes urgents à résoudre, à savoir, la prise en charge de tous les accidents, et l'accélération des procédures de règlement des sinistres.

a) - Prise en charge de tous les sinistres :

Le problème fondamental ici est celui des fonds prévus pour le paiement des indemnités.

L'Etat doit prévoir dans son budget des fonds nécessaires aux règlements des sinistres dont il a la charge.

Il s'agit d'une question de responsabilité vis à vis des tiers. Toute forme d'arbitraire devrait donc être écartée.

Les dotations de budgets doivent tenir compte des prévisions des coûts de sinistres survenus et à survenir, ce qui pose des problèmes de qualification du personnel.

En effet, les responsables chargés de la gestion des sinistres pour le compte de l'Etat doivent avoir des connaissances nécessaires pour la compréhension des problèmes.

Ceci est d'autant plus nécessaire que ces responsables sont bien souvent en relation de travail avec les assureurs professionnels.

S'agissant des prévisions de budget, nous pouvons les assimiler aux provisions techniques dégagées par les compagnies d'assurances, et dont l'évaluation ne peut être effectuée que par les spécialistes.

Aussi, il importe que ces services de l'Etat soient confiés aux cadres d'assurances qui ne manquent pas dans nos pays.

b)- Accélération des procédures de règlement.

L'Etat doit s'imposer les mêmes mesures préconisées pour les compagnies d'assurances et le F.G.A., c'est-à-dire l'obligation d'offrir une indemnité dans les délais fixés, au lieu de continuer à attendre plusieurs années avant de payer un sinistre.

Puisqu'il s'agit des mêmes opérations de réparations des préjudices, les mêmes méthodes de règlement doivent prévaloir partout.

CHAPITRE II : MESURES PREVENTIVES

Les objectifs fixés lors de l'instauration de l'assurance automobile obligatoire ne peuvent être atteints sans l'adoption d'un train de mesures préventives, en vue de réduire au maximum la fréquence des accidents de circulation.

Les propositions avancées pour une indemnisation rapide des victimes ne peuvent suffire à elles seules pour améliorer la situation de ces dernières. Il importe surtout de prévenir le mal, car le meilleur remède contre un fléau reste encore la prévention.

2.1. Elaboration d'une politique nationale de la sécurité routière

Tous les Etats de la CICA devraient sentir la nécessité de créer, chacun à son niveau, un organe permanent de coordination des différentes activités en matière de prévention routière.

Et pour rendre efficaces les actions menées par cet organe, il faudrait également élaborer une véritable politique nationale de la sécurité routière, avec des objectifs programmés et

une application constante de cette politique.

Les programmes établis devront être suivis jusqu'au bout, si l'on veut voir cette politique porter les fruits.

Pour y arriver, l'organe de coordination de la sécurité routière devrait disposer d'un budget suffisant qui, même s'il s'avère élevé, serait largement compensé par la diminution des coûts d'accidents de circulation.

La politique nationale de la sécurité routière doit surtout porter sur les points suivants :

- L'excès de vitesse
- La surcharge des véhicules
- Le port de la ceinture de sécurité et les casques pour les motocyclistes
- L'éducation des piétons, surtout des petits enfants
- Le respect du code de la route
- La conduite en état d'ébriété.

Les médias devront tenir une place prépondérante dans l'exécution des programmes de cette politique.

2.2. Lutte contre la délivrance frauduleuse des permis de conduire et des certificats de visites techniques

Le système actuel d'obtention du permis de conduire, caractérisé par les abus de toutes sortes, doit être révisé. Il s'agit de lutter contre la distribution anarchique de ce certificat.

L'Etat doit restructurer la composition des commissions de supervision des examens desdits permis, en mettant l'accent sur l'intégrité des membres du jury. Cette intégrité peut être appréciée à travers les états de service des examinateurs, leur ancienneté dans l'Administration, leur niveau d'instruction et leur qualification.

Les commissions doivent être régulièrement révisées pour lutter contre l'affairisme de ses membres.

Ainsi, tout en insistant sur la qualité de la formation des futurs conducteurs dans les autos-écoles, l'Etat doit mener une lutte acharnée contre la corruption qui s'est installée au sein des commissions d'examens.

Il en est de même de la délivrance des certificats de visites techniques.

Des sanctions sévères doivent être prévues pour punir les membres des commissions ayant délivré à certains véhicules des certificats de visites techniques complaisants. Il y va de la sécurité des usagers de la route.

2.3. Extension des visites techniques à tous les véhicules

Il devrait être institutionnalisé un régime de visites techniques obligatoires pour tous les véhicules terrestres à moteur soumis à l'obligation d'assurance.

Compte tenu du nombre sans cesse croissant d'automobiles en circulation, les pouvoirs publics ont le devoir de s'assurer à tout moment de leur parfait état mécanique, quels que soient leur catégorie et leur usage.

15 % des accidents survenus au Cameroun de 1976 à 1979 avaient pour origine une cause mécanique.

X 2.4. Mise en place d'une police nationale chargée de la circulation routière

Une spécialisation de nos forces de police est plus que jamais nécessaire, à l'heure où les événements évoluent de façon déconcertante.

Les agents chargés du contrôle routier doivent avoir des connaissances suffisantes en matière de sécurité routière, car leur rôle, tout en étant repressif, doit aussi être dissuasif et même préventif.

Pour jouer ce rôle important dans la prévention des accidents, l'Etat doit mettre en place une police spécialisée dans le contrôle routier, couvrant l'ensemble du territoire et composé d'éléments qualifiés et intègres.

En campagne notamment, les postes de contrôle motorisés devront être disposés sur tous les grands axes interurbains, afin de surveiller strictement le comportement des conducteurs.

Dans les centres urbains, les éléments de ce corps spécialisé seront disposés sur les points stratégiques et les carrefours, pour surveiller et assurer la bonne circulation des véhicules.

Cependant, cette police aura pour rôle principal de surveiller et de réprimer sévèrement tout écart de conduite de la part des automobilistes de nature à mettre en danger la sécurité des autres usagers de la route.

2.5. Amélioration de l'infrastructure routière

Dans les pays de la CICA, l'état des routes demeure l'une des préoccupations des Gouvernements.

La situation précaire des économies desdits pays ne permet certes pas la mise en place d'une infrastructure routière moderne, mais des efforts à la mesure de nos capacités ne sont pas faits pour améliorer et entretenir les routes existantes.

Un accent particulier devrait donc être apporté dans ce sens, aussi bien en ville qu'en campagne.

L'expérience a montré que les bonnes routes sont aussi meurtrières que les mauvaises, lorsque les règles de prévention et de protection ne sont pas respectées.

Des efforts doivent être entrepris pour la pose des panneaux de signalisation, le traçage des passages cloûtés en ville, ainsi que des trottoirs.

Enfin, l'on tâchera de dégager les chaussées, surtout en ville, des vieilles carcasses de véhicules qui jonchent les routes.

Tous ces agissements, s'ils sont bien menés, non seulement complèteraient l'action des sociétés d'assurances, mais contribueraient également à renforcer l'efficacité des mesures que les assureurs doivent prendre eux mêmes pour protéger les victimes corporelles d'accidents.

TITRE II - MESURES A PRENDRE PAR LES ASSUREURS

Les Dirigeants des compagnies d'assurances de nos Etats de la CICA considèrent l'assurance automobile obligatoire comme source de problèmes pour leurs entreprises.

Mais il n'en est pas moins vrai que sans cette assurance, les portefeuilles de ces Sociétés et partant, de nos marchés, ne vaudraient pas ce qu'ils valent aujourd'hui.

En effet, l'on ne doit pas perdre de vue que l'assurance automobile constitue la principale source des encaissements de primes et des rentrées de liquidités des Sociétés, ce qui leur permet de faire face rapidement à leurs problèmes immédiats de trésorerie.

Aussi, les Dirigeants des dites Sociétés doivent garder en tête ce rôle positif de l'assurance automobile, et ne pas oublier l'aspect humanitaire assigné à cette catégorie, malgré les déficits enregistrés.

Les compagnies doivent alors, d'une part rechercher les voies et moyens susceptibles de maintenir l'équilibre de cette branche importante du portefeuille, et, d'autre part, poursuivre la mission que ces compagnies se sont assignée, à savoir, la protection des assurés et bénéficiaires de contrats.

La question est donc de savoir ce qu'il convient de faire en cas d'accident, pour porter rapidement secours aux sinistrés corporels, et quelles peuvent être des solutions à long terme pour garantir la solvabilité de nos Sociétés vis à vis des tiers.

CHAPITRE I MESURES EN CAS D'ACCIDENTS

L'un des griefs formulés à l'adresse des assureurs est leur indifférence manifestée au moment des accidents, et leur penchant à tout retarder pour ne pas payer.

En effet, les lenteurs observées dans les règlements des sinistres aussi bien matériels que corporels, sont telles qu'on se demande s'il ne s'agit pas d'actes délibérés des assureurs pour échapper au paiement des indemnités.

Pourtant, par respect des dispositions des contrats signés avec les automobilistes, les assureurs devraient se montrer attentifs à l'état des victimes frappées par le mauvais sort.

Il importe donc que certaines dispositions immédiates soient prises, dans le cadre de cette assurance, après un accident ayant entraîné des dommages corporels ou la mort de la victime. Ceci contribuerait à renforcer la sécurité des personnes visées par l'obligation de cette couverture, souci exprimé dans cette étude.

1.1. Cas de blessures

Il s'agit pour l'assureur dont la responsabilité est reconnue d'apporter au blessé les secours nécessaires au moment où ce dernier en a le plus besoin.

La pratique courante en la matière consiste à laisser le blessé supporter lui-même les frais de traitement et d'hospitalisation.

Le patient doit ensuite attendre la consolidation pour constituer le dossier médical à adresser au tribunal, ce qui exige déjà un temps considérable, et se soumettre aux longues procédures judiciaires.

Et lorsque nous connaissons les coûts élevés des actes médicaux et les prix des produits pharmaceutiques, on devine aisément les ennuis auxquels sont confrontés ceux des patients démunis.

Cette pratique entraîne des conséquences souvent très graves sur la santé des patients. On assiste alors à des complications qu'on aurait pu éviter si la victime avait été assistée

à temps :

- délais de traitement plus longs
- complications des infections
- mort prématurée de certaines victimes

Pour prémunir ces désagréments, les assureurs devraient en cas de lésions :

- prendre immédiatement attache avec les victimes.
- prendre directement en charge tous les frais médicaux et d'hospitalisation s'il y en a.

Ces mesures doivent durer jusqu'à la consolidation des lésions, les fonds exposés étant toujours déductibles des montants définitifs des indemnités.

1.2. Cas de décès de la victime

En cas de décès de la victime, des contacts doivent être immédiatement pris avec les ayants droits.

Il s'agira de régler avec eux, à l'africaine, certains frais, funéraires et autres, auxquels les ayants droits sont souvent confrontés. Ces frais seront plafonnés pour éviter les abus.

Toutes ces actions, que ce soit en cas de blessure ou en cas de mort, doivent aboutir à une tentative de règlement définitif du problème, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la justice.

1.3. Les règlements amiables

En matière de règlement de sinistres corporels, le passage obligé devant les tribunaux pose des problèmes sérieux à bon nombre de victimes d'accidents ou leurs ayants droits, problèmes inhérents aux coûts des frais de justice et à la lenteur des procédures.

En effet, ces lenteurs sont si fréquentes que les intéressés se demandent si l'Etat n'a pas un peu encouragé les assureurs à retarder le versement des indemnités d'assurance.

Ces pratiques, nous l'avons vu, ne jouent pas en faveur des bénéficiaires tiers pour lesquels l'obligation d'assurance automobile a été instaurée.

Les assureurs devraient, pour faciliter les choses et avant la saisine des tribunaux, tenter des règlements à l'amiable.

La compagnie d'assurances ayant déjà manifesté sa sollicitude à l'égard d'une victime en état de souffrance physique, ou aux ayants droits nécessiteux, donnerait plus de chance à sa proposition qui pourrait arranger les deux parties. Cette forme de règlement de sinistres aurait le mérite de répondre plus efficacement à l'attente des initiateurs de l'obligation d'assurance automobile.

Pour mener à bien cette oeuvre salutaire en faveur des victimes d'accidents, il est important que la capacité d'intervention des Sociétés d'assurances soit préservée.

C'est pour cette raison que les assureurs, principaux intéressés à la situation financière de leurs entreprises, doivent chercher à en améliorer la gestion.

CHAPITRE II. AMELIORATION DE LA GESTION DES ENTREPRISES D'ASSURANCES

Les Sociétés d'assurances demeurent au centre du système de protection des tiers, mis en place dans le cadre de l'assurance automobile obligatoire. Leur équilibre financier constitue la condition sine qua non à la réussite de ce système.

Or, la situation des entreprises du marché CICA ne cesse de se dégrader au fil des ans.

Il est donc temps que ces entreprises prennent des mesures pour améliorer leur gestion, d'abord pour leurs propres intérêts, ensuite pour l'intérêt des victimes d'accidents de circulation.

Plusieurs recommandations ont déjà été faites par les auteurs, ou à travers des conférences organisées dans chacun des Etats, et au niveau sous-régional.

Ce serait engager inutilement le débat en prétendant proposer des solutions magiques.

Mais étant donné l'acuité du problème, il est souhaitable de rouvrir le dossier pour étudier les mesures susceptibles de contribuer au redressement des portefeuilles.

Il s'agit surtout d'un appel à la mobilisation de tous les dirigeants des Sociétés.

En effet, l'impression que l'on garde des rencontres de professionnels d'assurances est que leurs conclusions ne sont jamais suivies d'effets, ou alors ne sont appliquées que très partiellement, aussi bien par l'Etat que par les Sociétés elles-mêmes.

Des lacunes graves continuent à être ainsi relevées sur la façon dont sont gérées nos compagnies.

Il convient donc que les dirigeants des Sociétés revoient sans tarder leurs méthodes traditionnelles de gestion, de façon à les adapter à la situation de l'heure.

2.1. Réformes des structures actuelles des Sociétés d'assurances

La plupart des sociétés d'assurances dans les Etats africains de la CICA ont été constituées à partir des anciennes agences des compagnies étrangères. Ces compagnies mères qui gèrent toujours nos entreprises nationales, ont gardé, par souci de continuité, les mêmes structures d'antan.

Les compagnies de création récente, soit pour des raisons de capacités financières, soit par peur de s'aventurer vers l'inconnu, adoptent les mêmes ossatures d'organisation.

Or ces structures, vieilles d'avant les indépendances de nos pays, ont besoin de changements. Les nouvelles exigences du marché appellent une nouvelle approche des méthodes de gestion pour tenir compte de l'expansion de l'industrie de l'assurance et des problèmes s'y rattachant.

Entre autres innovations à apporter, il y a lieu par exemple de mettre en place dans les compagnies d'assurances des services internes de contrôle de gestion technique et financière, des cellules chargées des études, du marketing ou des statistiques.

A l'heure où la concurrence commence à prendre corps sur nos marchés, les Sociétés doivent commencer à soigner et à vendre leur image de marque par une publicité soutenue.

Par ailleurs, depuis bien longtemps, les dirigeants des Sociétés d'assurances, plutôt que de recruter un personnel formé et qualifié, préfèrent toujours la formation sur le tas, ce qui fait douter de la qualité des services effectués.

Cette tendance est malheureusement toujours en vigueur malgré la présence sur le terrain de plus en plus de cadres formés dans les écoles d'assurances. C'est le temps pour les dirigeants actuels d'inverser cette tendance et de faire de plus en plus confiance aux techniciens.

2.2. Recherche de l'équilibre

Pour les assureurs, la recherche de l'équilibre des portefeuilles, et particulièrement celui de la branche automobile, doit procéder d'un double souci.

Il s'agit d'une part, d'éviter aux compagnies une faillite certaine dans un avenir relativement proche, du fait des déficits importants accumulés depuis des années.

D'autre part, et ceci pour l'intérêt des victimes, il faudrait éviter aux Sociétés une situation d'insolvabilité généralisée, et leur permettre de faire face à tous les cas de sinistres survenus.

Pour atteindre ces deux objectifs, les assureurs doivent faire preuve d'esprit d'ingéniosité et de rigueur dans la gestion quotidienne de leurs Sociétés.

Examinons point par point les différentes décisions susceptibles d'être prises par les dirigeants des compagnies, pour atteindre cet équilibre.

2.2.1. Limitation des frais généraux

Il est vital que nos compagnies contrôlent mieux le niveau des frais généraux qu'elles exposent.

Même s'il peut être admis que l'assurance automobile nécessite des frais multiples et que le plafond de 28% semble être insuffisant, les commissions et les frais généraux doivent à tout prix être maintenus dans les limites raisonnables. Les abus constatés dans ce domaine doivent cesser si les assureurs désirent vraiment assainir la situation des portefeuilles des Sociétés.

Les taux observés actuellement sur nos marchés sont franchement excessifs (40% en moyenne). Il importe de les ramener au niveau technique d'équilibre qui se situe à 28%.

2.2.3. Maîtrise des coûts de sinistres

C'est pour éliminer les multiples fraudes qui ont cours dans les déclarations et les évaluations de sinistres.

En automobile, ces fraudes sont très courantes dans les Sociétés d'assurances des pays membres de la CICA.

En effet, bon nombre de sinistres réglés par ces Sociétés sont soit surévalués, soit tout simplement imaginaires.

.../...

Au moment où le déséquilibre de la branche automobile est devenu plus que préoccupant, les dirigeants des compagnies doivent se pencher sérieusement sur ce problème.

Sur un plan interne, une moralisation et un contrôle plus sévère du personnel des services sinistres doivent être suivis.

Au plan externe, les relations des Sociétés avec les experts automobiles d'une part, et avec les garagistes d'autre part, doivent être réglementées par l'établissement des conventions.

Avec les experts, il sera question de limiter, par des réunions de sensibilisation, des évaluations fantaisistes des dommages matériels subis par des clients.

Enfin, il y aurait lieu d'agréer un certain nombre de garages, et d'établir avec eux des règles de travail, en vue d'une évaluation plus juste des préjudices réels subis par les clients, et les coûts de la main d'oeuvre.

2.2.3. L'offre d'indemnité

Plutôt que d'attendre chaque fois les longues procédures judiciaires qui gonflent les coûts de sinistres, les Sociétés d'assurances devraient privilégier les transactions avec les victimes.

Les offres d'indemnités devraient, en cas d'accidents, être faites à ces dernières, et auraient plus de chance d'être acceptées parce que proposées au moment où la victime en a le plus besoin.

Ces transactions sont, à n'en pas douter un des moyens que les compagnies se doivent d'utiliser pour améliorer leurs résultats techniques.

2.2.4. La tenue des statistiques

Le manque de statistiques dans la gestion de leur portefeuille constitue l'un des reproches que nous pouvons faire à nos Sociétés d'assurances. Il est temps que ces dernières mettent en place des moyens modernes d'analyse de leurs comptes techniques.

La branche automobile, de par sa complexité, exige une information statistique suffisante et nécessaire à l'appréciation correcte de la situation de ce risque.

Or, les états C_{10} que la plupart de nos sociétés continuent à élaborer donnent une image très confuse de cette situation, parce que mélangeant les données des exercices passés avec celles de l'exercice d'inventaire. Dans ces conditions et en ce qui concerne par exemple la gestion des sinistres, il est pratiquement impossible de déterminer leurs exercices de survenance et d'appartenance.

Dès lors, l'utilisation des états statistiques B_{10} devient plus qu'impérative pour l'ensemble de nos compagnies.

Ces documents permettent une transparence de la gestion technique du portefeuille. C'est à partir des chiffres et des ratios contenus dans les états B_{10} que les dirigeants des sociétés peuvent mieux apprécier la situation de leurs entreprises.

2.2.5. Autres solutions

Il s'agit d'un train de mesures communes à toutes les sociétés du marché, en vue d'une bonne gestion du risque automobile.

Ces mesures vont de la constitution des "pools responsabilité civile", à la participation des compagnies d'assurances aux campagnes de prévention routière, en passant par l'application stricte des malus aux mauvais automobilistes.

2.2.5.1. Constitution de pools automobiles

A côté des pools de certaines branches d'assurances constitués au niveau de la CICA et qui demandent à être réactivés, chaque Etat de cette sous-région devrait disposer d'un pool R.C. automobile géré par un comité des assureurs (fonctionnant à l'intérieur de chaque marché national).

Ce pool permettrait d'alléger les charges de gestion des sociétés, et aurait l'avantage de rassembler les diverses expériences en matière de gestion du risque automobile.

2.2.5.2. Collaboration entre les sociétés d'assurances

Il devrait exister entre les sociétés de chaque marché une véritable collaboration, surtout en matière d'assurance automobile.

Certains mauvais assurés, pour échapper au malus prévu pour les sanctionner, n'ont aucune peine à changer de compagnie, sans possibilité pour l'assureur sollicité de vérifier les antécédents desdits assurés.

Les sociétés devront par conséquent être vigilantes dans leurs souscriptions automobiles, en exigeant des nouveaux assurés quittant un assureur au profit d'un autre, une attestation de sa situation antérieure.

Ce problème serait facilement résolu par la constitution d'un fichier central des risques aggravés, géré par le comité des assureurs.

Ceci permettrait l'application stricte du malus à tous les mauvais risques.

2.2.5.3. Contribution des sociétés à la prévention routière

Les associations professionnelles d'assureurs dans les pays de la CICA devraient participer, aux côtés de l'Etat, aux campagnes nationales de la prévention routière. Elles doivent mettre leurs connaissances des risques et des sinistres au service des pouvoirs publics.

Dans les Etats où il n'existe pas encore de services chargés de la sécurité routière, les assureurs doivent prendre des initiatives et sensibiliser les pouvoirs publics du bien fondé d'un tel service dans le pays.

xxx

xxx

xxx

II CONCLUSION

L'automobile, à cause de son rôle vital du point de vue social et économique, restera toujours un sujet brûlant d'actualité.

Autant il se situe au centre des activités de l'homme, autant il est générateur de multiples problèmes.

A travers l'assurance obligatoire et la prévention, les pouvoirs publics ont mis en place les moyens susceptibles de résoudre quelques uns de ces problèmes, notamment la protection des tiers victimes d'accidents.

Tout au long de la présente étude, nous nous sommes attelé à démontrer que malgré ces décisions et faute d'autres mesures d'accompagnement, l'automobile continue à être une source de préoccupations pour les populations.

L'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur, élaborée pour couvrir la responsabilité des conducteurs, est mise en difficulté par un environnement inadapté qui ne permet pas une bonne application de cette obligation. Les victimes d'accidents, principalement intéressées par la mesure, sont toujours mal protégées.

Nous avons également montré les limites des actions entreprises par l'Etat pour réduire le nombre d'accidents de circulation.

Mais nous ne pouvons pas affirmer que l'assurance obligatoire automobile est sans lendemain. Des mesures pour limiter les dégâts et mieux protéger les victimes ont été proposées.

Ainsi que nous le disions au début, il s'agit moins de proposer des solutions miracles que d'attirer l'attention de tous les partenaires sociaux, et en particulier l'Etat, garant de la sécurité des citoyens, et les assureurs, qui demeurent la pierre angulaire du système.

.../...

Nous pensons que si les pouvoirs publics et les sociétés d'assurances se mettaient résolument à agir, au lieu de prendre de simples résolutions souvent pas suivies d'effets, la protection des victimes à travers l'assurance obligatoire automobile serait nettement meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Il faut cependant nous rendre à l'évidence, les moyens financiers dont disposent les Etats de la CICA sont très limités pour pouvoir mener tous les combats. Mais admettons aussi qu'il manque la volonté à nos responsables et dirigeants de compagnies pour se mettre sérieusement à la recherche des solutions à ce problème.

Cette étude aurait pu être plus complète si nous avions disposé des statistiques de tous les Etats de la CICA. Aussi, avons-nous souvent utilisé celles du Cameroun et de quelques autres pays pour étayer nos arguments

Nous gardons l'espoir que les problèmes que connaît l'assurance automobile obligatoire trouveront bien un jour des solutions, pour le plus grand bien de tous.

xxx

xxx

xxx

ANNEXE N° I
TEXTES DE LOIS RENDANT OBLIGATOIRE
L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE
AUTOMOBILE DANS LES PAYS MEMBRES
DE LA CICA

BENIN

: Loi 65-1 du 4/3/65 modifiée par l'ordonnance n° 31/PR/MFAE du 13/8/66, avec arrêté d'application n° 499 MF/DI du 25/6/71

CAMEROUN

: Loi n° 65/LF/9 du 22/5/65 ;
décret d'application n° 65/DF/565 du 28/12/65

REPUBLIQUE
CENTRAFRICAINE

: Loi n° 64-431 du 18/12/64, modifiée par la loi 65-72 du 25/5/65

CONGO

: Ordonnance 1-70 du 10/1/70 ;
décret d'application n° 70-203 du 12/6/70

COTE D'IVOIRE

: Loi 60-342 du 28/10/60 ;
décret d'application n° 61-370 du 13/11/61

GABON

: Loi 17-62 du 6/6/62 ;
décret d'application n° 147 du 24/5/63

BURKINA FASO

: Ordonnance n° 58/PRES/MFC du 30/12/66 ;
décret d'application n° 67-22 du 6/2/67

MALI

: Loi 68-11/AN/RM du 17/12/68 ;
décret d'application n° 82/PG/RM du 18/5/68

NIGER

: Loi 65-015 du 15/5/65 ;
décret d'application n° 66-176/MF du 28/9/66

SENEGAL

: Loi 74-33 du 18/7/74 ;
décret d'application n° 74-265 du 26/8/74

TCHAD

: Ordonnance n° 01/CD du 6/2/68

TOGO

: Loi 87-06 du 3-6-87 ;
décret d'application n° 87-103 du 3-6-87

Source : Ministère des Transports

GENRES	ANNEES						
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Voitures Particulières	45 000	47 800	53 300	57 600	64 200	75 000	88 800
Camionnettes	10 500	11 400	12 800	12 700	12 600	12 600	13 200
Camions	12 900	12 000	12 800	12 600	12 200	12 500	12 700
Autocars	3 700	3 800	3 900	4 400	3 800	4 100	5 000
Semi-Remorques et Remorques	1 600	1 600	1 600	1 600	1 700	2 000	2 300
Tracteurs et engins Mécaniques	1 600	1 600	1 600	2 200	2 300	2 300	2 700
Motos	30 200	36 400	43 500	51 700	55 900	58 200	58 700
Ensemble	105 500	114 600	129 500	142 800	152 700	166 700	183 400

ANNEXE N°3

CHIFFRE D'AFFAIRES DES MARCHES CICA

	1984				1985			
	AUTO	C.A. TOTAL	PART AUTO DANS C.A.	AUTO	C.A. TOTAL	PART AUTO DANS C.A.		
BENIN	-	2 770	-	-	2 668	-		
BURKINA FASO	-	2 437	-	1 138	2 931	38,82 %		
CAMEROUN	14 378	36 445	39,45 %	16 889	41 177	41,01 %		
CENTRAFRIQUE	-	1 326	-	720	1 761	40,88 %		
CONGO	2 853	7 854	36,32 %	-	9 590	-		
COTE D'IVOIRE	19 726	43 076	45,79 %	-	47 383 *	-		
GABON	7 386	21 467	34,40 %	8 969	25 319	35,42 %		
MALI	-	2 512	-	1 228	2 875	42,71 %		
NIGER	1 896	3 763	50,38 %	1 919	3 885	49,39 %		
SENEGAL	6 283	15 577	40,33 %	5 784	14 990	38,58 %		
TCHAD	316	653	48,39 %	-	718 *	-		
TOGO	1 273	3 419	37,23 %	1 362	3 627	37,55 %		

* C.A. estimé

en millions de F CFA

SOURCE : Statistiques ensemble CICA : Rapports 1984 et 1985.

LA SINISTRALITE EN AUTOMOBILE DANS 10 PAYSDE LA CICA : RAPPORT S/PEXERCICES 1984 et 1985

	ANNEES	!	1984	!	1985
PAYS		!	(%)	!	(%)
BURKINA FASO		!	-	!	55,0
CAMEROUN		!	79,0	!	81,0
CENTRAFRIQUE		!	-	!	77,3
COTE D'IVOIRE		!	78,0	!	-
GABON		!	76,6	!	75,6
MALI		!	-	!	60,7
NIGER		!	69,51	!	80,1
SENEGAL		!	67,58	!	65,5
TCHAD		!	43,89	!	-
TOGO		!	116,5	!	100,95

SOURCE. Statistiques des marchés CICA 1984 et 1985



I B L I O G R A P H I E

- *Circulation, indemnisation des victimes ;
droit et gestion des assurances*
(Edition Sirey)

C.J. BERR - H. GROUDEL - C.J. SUPLOT

- *Les revues trimestrielles de l'Association Sénégalaise
des Cadres d'Assurances (ASCA)*

N° 6

N° 7

- *Revue éditée par la FANAF N° 4 - 1985*
- *Rapports annuels du secrétariat Général de la CICA - années
1984 et 1985*
- *Cours sur la législation et la réglementation des assurances*

BASSIROU DIOP

- *Cours d'assurance Automobile*

D. TRIBONDEAU

<u>CHAPITRE II</u> - CAUSES EXTERNES AUX SOCIETES D'ASSURANCES	19.
2.1. COMPORTEMENT IRRESPONSABLE DES ASSUJETTIS A L'OBLIGATION D'ASSURANCE AUTOMOBILE	19.
2.1.1. CONDUITE SANS ASSURANCE	19.
2.1.2. NON RESPECT DU CODE DE LA ROUTE ET DES MESURES ELEMENTAIRES DE LA PREVENTION ROUTIERE	20.
2.1.3. CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE	20.
2.1.4. TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS	21.
2.2. AUTRES CAUSES	21.
2.2.1. LA FAUTE DES VICTIMES ELLES-MEMES	21.
2.2.2. L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE	22.
2.2.3. LE SYSTEME ACTUEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES	22.
<u>CHAPITRE III</u> - CARENCE DES POUVOIRS PUBLICS	23.
3.1. DELIVRANCE FRAUDULEUSE DES PERMIS DE CONDUIRE	23.
3.2. COMPLICITÉ DES AGENTS CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION ROUTIERE	23, 24.
3.3. ABSENCE DE CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR	24.
3.4. ABSENCE D'UNE POLITIQUE NATIONALE DE LA SECURITE ROUTIERE	24.
3.5. ABSENCE ET INSUFFISANCES DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE	24, 25.
3.6. LA RESPONSABILITE DES TRIBUNAUX	25.

<u>DEUXIEME PARTIE</u>	. MESURES A PRENDRE EN VUE D'UNE MEILLEURE PROTECTION DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE	26.
<u>TITRE I</u>	- MESURES A PRENDRE PAR LES POUVOIRS PUBLICS	26.
<u>CHAPITRE I</u>	- SOLUTIONS POUR UNE INDEMNISATION RAPIDE DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE CIRCULATION	27.
1.1.	ACTIONS AUPRES DES SOCIETES D'ASSURANCES	27,28.
1.2.	ACTIONS AUPRES DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE	28.
1.2.1.	CREATION D'UN F.G.A DANS CHAQUE ETAT DE LA CICA	28,29.
1.2.2.	ALIMENTATION EN RESSOURCES DU F.G.A	29.
1.2.3.	RENFORCEMENT DU CONTROLE DE L'ETAT SUR LE F.G.A	29,30.
1.3.	REVISION DU SYSTEME ACTUEL D'INDEMNISATION	30,31,32.
1.4.	ACCELERATION DE LA PROCEDURE D'INDEMNISATION EN CE QUI CONCERNE LES VEHICULES ADMINISTRATIFS	32,33.
<u>CHAPITRE II</u>	- MESURES PREVENTIVES	33.
2.1.	ELABORATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DE LA SECURITE ROUTIERE	33,34.
2.2.	LUTTE CONTRE LA DELIVRANCE FRAUDULEUSE DES PERMIS DE CONDUIRE ET DES CERTIFICATS DE VISITES TECHNIQUES	34,35.
2.3.	EXTENSION DES VISITES TECHNIQUES A TOUS LES VEHICULES	35.
2.4.	MISE EN PLACE D'UNE POLICE NATIONALE CHARGE DE LA CIRCULATION ROUTIERE	35,36.
2.5.	AMELIORATION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE	36.
<u>TITRE II</u>	- MESURES A PRENDRE PAR LES ASSUREURS	37.
<u>CHAPITRE I</u>	- MESURES EN CAS D'ACCIDENT	37,38.

1.1.	CAS DE BLESURES	38, 39.
1.2.	CAS DE DECES DE LA VICTIME	39.
1.3.	LES REGLEMENTS AMIABLES	39, 40.
<u>CHAPITRE II</u>	- AMELIORATION DE LA GESTION DES ENTREPRISES D'ASSURANCES	40, 41.
2.1.	REFORME DES STRUCTURES ACTUELLES DES SOCIETES D'ASSURANCES	41, 42.
2.2.	RECHERCHE DE L'EQUILIBRE	42, 43.
2.2.1.	LIMITATION DES FRAIS GENERAUX	43.
2.2.2.	MAITRISE DES COUTS DE SINISTRES	43, 44.
2.2.3.	L'OFFRE D'INDEMNITE	44.
2.2.4.	LA TENUE DES STATISTIQUES	44, 45.
2.2.5.	AUTRES SOLUTIONS	45.
2.2.5.1.	CONSTITUTION DE POOLS AUTOMOBILES	45, 46.
2.2.5.2.	COLLABORATION ENTRE LES SOCIETES D'ASSURANCES	46.
2.2.5.3.	CONTRIBUTION DES SOCIETES A LA PREVENTION ROUTIERE	46.

CONCLUSION .