

407-09

**INSTITUT  
INTERNATIONAL DES  
ASSURANCES DE YAOUNDE**

**Cycle Supérieur  
7ème Promotion  
1984 - 1986**

**L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DANS LES ETATS MEMBRES DE LA CICA**

**Mémoire de fin d'Etudes  
en vue de l'obtention du  
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES**



*Présenté par :*  
**M. SOMIAN BOGNAN Etienne**

*Sous la Direction de :*  
**M. E. NONYU MOUTASSIE**  
Inspecteur - Contrôleur  
à la Sous - Direction des  
Assurances du Cameroun

**Juin 1986**

**INSTITUT  
INTERNATIONAL DES  
ASSURANCES DE YAOUNDE**

**Cycle Supérieur  
7ème Promotion  
1984 - 1986**

**L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DANS LES ETATS MEMBRES DE LA GICA**

**Mémoire de fin d'Etudes  
en vue de l'obtention du  
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES**

*Présenté par :*  
**M. SOMIAN BOGNAN Etienne**

*Sous la Direction de:*  
**M. E. NONYU MOUTASSIE**  
Inspecteur - Contrôleur  
à la Sous - Direction des  
Assurances du Cameroun

**Juin 1986**

T A B L E D E S M A T I E R E S  
=====

P A G E S

|                   |   |
|-------------------|---|
| Dédicace.....     | 1 |
| Introduction..... |   |

PREMIERE PARTIE

|  |   |
|--|---|
| <u>L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....</u> | 4 |
|--|---|

|   |   |
|---|---|
| <u>CHAPITRE 1</u> <u>L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE</u><br><u>POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE.....</u> | 4 |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| 1.1. Le Bureau Central de Tarification et de<br>Conciliation (B.C.T.C.)..... | 5 |
|--|---|

|   |   |
|---|---|
| 1.2. Le Fonds de Garantie Automobile (FGA). | 6 |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| 1.3. Les Bureaux Nationaux de la Carte Brune<br>CEDEAO..... | 7 |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| <u>CHAPITRE 2</u> <u>L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE</u><br><u>POUR LES SOCIETES D'ASSURANCES ET LEURS</u><br><u>INTERMEDIAIRES.....</u> | 8 |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| 2.1. L'assurance automobile, principale source<br>des primes encaissées..... | 8 |
|--|---|

|   |   |
|---|---|
| 2.2. Principale source de liquidité des sociétés<br>d'assurances..... | 9 |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| 2.3. Principale source de revenu pour les inter-<br>médiaires d'assurances..... | 9 |
|---|---|

DEUXIEME PARTIE

|  |    |
|--|----|
| <u>LE BILAN DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DE 1974 A 1984</u> | 11 |
|--|----|

|   |    |
|---|----|
| <u>CHAPITRE 1</u> <u>LE BILAN SOCIAL.....</u> | 11 |
|---|----|

|  |    |
|--|----|
| 1. L'image de marque des sociétés d'assurances | 11 |
|--|----|

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1.1. Les griefs justifiés..... | 11 |
|--------------------------------|----|

|   |   |    |
|---|---|----|
| 1.2.                                      | Les griefs non justifiés.....   | 12 |
| 1.3.                                      | Les faits divers.....   | 13 |
| <u>CHAPITRE 2 LE BILAN TECHNIQUE.....</u> |   | 14 |
| 2.1.                                      | Constat.....  | 14 |
| 2.1.1.                                    | Déficit Global du marché automobile..   | 14 |
| 2.1.2.                                    | Déficit prépondérant de la R.C.....   | 16 |
| 2.2.                                      | Les facteurs du déséquilibre.....   | 19 |
| 2.2.1.                                    | Les facteurs liés à l'environnement de<br>l'assurance automobile.....         | 19 |
| 2.2.1.1.                                  | Le nombre d'accidents.....  | 19 |
| 2.2.1.2.                                  | Le coût des Pièces Détachées et des<br>véhicules.....                         | 19 |
| 2.2.1.3.                                  | Le système d'indemnisation.....   | 20 |
| 2.2.2.                                    | Les facteurs liés à la gestion intrin-<br>sèque du risque automobile.....     | 21 |
| 2.2.2.1.                                  | Le niveau des primes.....   | 21 |
| 2.2.2.2.                                  | Le règlement des sinistres.....   | 22 |
| 2.2.2.3.                                  | Les frais d'acquisition et de gestion.  | 22 |
| 2.2.2.4.                                  | Le coût d'intervention des Experts et<br>les honoraires d'avocat.....         | 23 |
| 2.2.2.5.                                  | Les recours non exercés.....  | 23 |
| 2.2.2.6.                                  | Les retards des versements de primes<br>encaissées par les intermédiaires.... | 24 |

### TROISIEME PARTIE

|  |    |
|--|----|
| <u>DES MESURES SUSCEPTIBLES D'AMELIORER LES RESULTATS<br/>DE LA BRANCHE.....</u> | 25 |
|--|----|

|   |    |
|---|----|
| <u>CHAPITRE 1 LES MESURES A PRENDRE PAR LES POUVOIRS<br/>PUBLICS.....</u> | 25 |
|---|----|

|   |   |        |
|---|---|--------|
| 1.1.  | La Prévention.....  | 26     |
| 1.1.1.  | Education du public et des enfants.   | 26     |
| 1.1.2.  | Permis de conduire.....   | 26     |
| 1.1.3.  | Amélioration de l'infrastructure<br>routière et son entretien.....  | 27     |
| 1.1.4.  | Action tendant à diminuer la gravité<br>des accidents.....  | 27     |
| 1.1.5.  | Police de la circulation.....   | 28     |
| 1.2.  | Le tarif.....   | 28     |
| 1.3.  | La révision du système d'indemni-<br>sation.....  | 29     |
| 1.3.1.  | L'évaluation du préjudice.....  | 30     |
| 1.3.2.  | Les chefs de préjudice.....   | 30     |
| 1.3.3.  | L'accélération des procédures de<br>règlement.....  | 32     |
| <br><u>CHAPITRE 2 LES MESURES A PRENDRE PAR LES ASSUREURS</u> |   | <br>32 |
| 2.1.  | L'amélioration des relations contrac-<br>tuelles entre assureurs et assurés et<br>l'image de marque des sociétés..... | 33     |
| 2.1.1.  | Une meilleure information réciproque  | 33     |
| 2.1.1.1.  | Au niveau des liens écrits.....   | 33     |
| 2.1.1.2.  | En cas d'accident de la circulation.  | 34     |
| 2.1.1.3.  | Au niveau de l'évaluation des dommages<br>et du règlement du sinistre.....  | 35     |
| 2.1.2.  | Une extension marquée de la garantie..  | 36     |
| 2.2.  | Les règlements amiables (ou transac-<br>tions).....   | 36     |
| 2.3.  | La maîtrise des coûts des accidents...  | 37     |
| 2.3.1.  | La création de garages agréés.....  | 37     |
| 2.3.2.  | La création d'un comité d'experts en<br>dommages matériels.....   | 38     |

|      |  |    |
|------|--|----|
| 2.4. | Le développement de l'individuelle<br>accident et des garanties dommages....   | 38 |
| 2.5. | ↕ La constitution de Pool pour la<br>gestion de la responsabilité civile (R.C) | 39 |
| 2.6. | La contribution des assureurs à la<br>prévention.....                          | 40 |
|      | <u>C O N C L U S I O N</u> .....   | 41 |
|      | <u>A N N E X E S</u> .....   |    |
|      | <u>B I B L I O G R A P H I E</u> .....   |    |

DEDIE :

A MM :

- Les Directeurs de l'I.I.A.
  - Les Professeurs de l'I.I.A.
  - Le Directeur de Mémoire
  - Les Assureurs de Côte d'Ivoire
- en remerciement de leur aide à ma formation dans les assurances.

A mes collègues de la 7<sup>e</sup> promotion de l'I.I.A.  
de YAOUNDE.

Je remercie le personnel de la Sous-Direction des Assurances du Cameroun pour sa disponibilité dans la collecte des informations statistiques.

Je remercie enfin Mademoiselle ONGMOLEMP Flore qui a bien voulu apporter sa contribution dans la mise en forme des résultats de cette modeste recherche.

# I N T R O D U C T I O N

- - - - -

Depuis quelques decennies, en Afrique comme partout ailleurs, l'automobile est devenu un phénomène social.

"Rouler voiture n'est plus rouler carrosse. L'automobile n'est plus l'apanage d'une classe sociale privilégiée".

Mais l'accroissement considérable du parc automobile particulièrement des pays membres de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances (CICA)<sup>1</sup> pose à la fois des problèmes économiques et sociaux.

En effet, si en 1973 le nombre de véhicules couverts par les statistiques CICA était de 400 000 environ toutes catégories confondues, en 1983 (dix ans après) il est d'environ 640 000 soit un accroissement de 62,5 %. De plus on s'accorde à penser que le nombre va considérablement augmenter avec le pouvoir d'achat de plus en plus important des populations.

La contrepartie sociale de cet essor est l'incroyable importance des accidents matériels et corporels engendrés par l'automobile. A titre indicatif le nombre d'accidents pour 100 véhicules en 1977 s'élevait à 32 en Côte d'Ivoire, 35 au Cameroun et 35 au Sénégal.

Ces accidents ne cessent de poser à la fois aux pouvoirs publics, aux assureurs et leurs réassureurs, aux victimes des accidents et aux propriétaires de véhicule à moteur des problèmes dont les causes sont diverses.

En guise de solution, ne serait-ce que partielle du problème, le législateur dans tous les pays de la CICA

---

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

à l'exception du TOGO<sup>2</sup> a institué une obligation d'assurance. Cette mesure a eu tellement d'effet que dans le public on a tendance à n'envisager l'assurance qu'en terme d'automobile.

La conséquence en est que l'assurance automobile occupe une place prépondérante. Elle représente à elle seule plus de 40 % du chiffre d'affaire de l'assurance dommage. Malheureusement la branche enregistre d'importants déficits dans beaucoup de pays qui compromettent fortement l'avenir de l'industrie d'assurances. Des remèdes s'imposent donc.

Les différentes parties concernées par le problème n'ont pas cessé d'y réfléchir. On pourrait citer à titre d'exemple les colloques de Yaoundé en 1976, de Lomé en 1979 et tout récemment (en avril 1986) à Yamoussoukro. Tout a donc, semble-t-il été dit sur ce sujet. Prétendre proposer de nouvelles solutions, n'est-ce pas relancer inutilement le débat ?

Etant donnée l'acuité du problème, il est souhaitable à notre avis de "rouvrir le dossier" pour examiner de nouveau les aspects du déséquilibre de la branche. C'est pourquoi les réflexions qui vont suivre, s'efforceront de rechercher des stratégies susceptibles d'améliorer à court et à moyen terme les résultats en s'appuyant sur les données de l'expérience notamment le bilan de l'assurance automobile au cours de ces dix dernières années.

Il va sans dire que pour réaliser une étude aussi sommaire soit-elle, sur l'automobile qui touche aussi bien le social, le juridique que l'économique, les sources d'informations devraient être multiples.

Aussi sommes-nous passés tour à tour de l'enquête sociologique, de la recherche bibliothécaire à la collecte des éléments statistiques.

---

(2) Confère : annexe n°1 sur les textes d'obligation d'assurances des pays de la CICA

Pour être complète cette modeste contribution aurait certainement dû nécessiter plus de temps de recherche, plus de disponibilité, plus de présence sur le terrain, autant de choses qui n'ont pas pu être possible à cause de l'acuité du calendrier.

En raison de ce qui précède, nous sollicitons humblement l'indulgence de tous les lecteurs, de tous ceux de la profession qui nous feront l'honneur de juger, à quelque titre que ce soit, ces travaux.



P R E M I E R E                      P A R T I E

-----

L ' I M P O R T A N C E   D E   L ' A S S U R A N C E  
A U T O M O B I L E

L'importance de l'assurance automobile dans les pays membres de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances (C.I.C.A.) peut être appréciée à travers divers aspects.

D'abord au niveau des pouvoirs publics avec les diverses dispositions prises pour protéger les intérêts des tiers et pour couvrir l'assuré des réparations encourues en cas d'accident de la circulation. Ensuite au niveau des assureurs et intermédiaires d'assurances dont la suivie pour beaucoup passe nécessairement par l'assurance automobile.

CHAPITRE 1    L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
                  POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE

9 / L'importance capitale de l'assurance automobile est mise en relief par le législateur qui, dès les indépendances a institué l'obligation de l'assurance de la responsabilité civile (R.C.)<sup>3</sup>.

En effet les accidents de la circulation provoquent des décès, des dommages matériels et corporels.

Les pouvoirs publics, garant de la sécurité des citoyens sont donc attentifs aux pertes de ressources humaines et matérielles. C'est la raison pour laquelle une obligation d'assurance est exigée à tout véhicule terrestre à moteur. Le défaut d'assurance est dès lors passible d'une peine d'amende et / ou d'emprisonnement de l'automobiliste.

---

(<sup>3</sup>) CF Annexe n°1 : Textes rendant obligatoire d'assurance automobile (RC) dans les pays de la C.I.C.A.

D'autre part l'arsenal d'organismes publics ou parapublics mis en place par les pouvoirs publics et relatifs aux problèmes de l'automobile confirme l'importance de ce risque:

- Le Bureau Central de Tarification et de Conciliation (BCTC)
- Le Fonds de Garantie Automobile (FGA)
- Les Bureaux Nationaux de la Carte Brune CEDEAO.

Voyons succinctement l'objet de chacun de ces organismes.

#### 1.1. Le Bureau Central de Tarification

Un Bureau Central de Tarification et de Conciliation existe dans chaque pays de la C.I.C.A. En effet, l'assurance de la R.C. étant rendue obligatoire par la loi, il était nécessaire que soit prévu le cas où le propriétaire d'un véhicule à moteur, ou celui qui le fait circuler, n'arriverait pas à trouver une société d'assurance acceptant de le garantir pour ce risque.

C'est ainsi donc qu'a été créé le "Bureau Central de Tarification et de Conciliation" (BCTC).

Le rôle du BCTC est de fixer le montant de la prime à laquelle la société d'assurances qui a refusé un risque automobile est tenue de l'accepter. Toutefois, il existe des cas de risques particulièrement dangereux pour lesquels le refus de garantie de la société d'assurances peut être légitimé par le B.C.T.C.

Cette mesure de sauvegarde met en évidence le prix que les pouvoirs publics attachent à l'assurance automobile car des structures telles que le B.C.T.C. n'existent pas dans les autres risques dont l'assurance est pourtant obligatoire :

- faculté à l'importation ;
- V - architectes et entrepreneurs de construction ;
- assurances chasse au Gabon.

### 1.2. Le Fonds de Garantie Automobile

Malgré l'obligation d'assurance de la Responsabilité Civile, malgré les contrôles policiers, certains automobilistes circulent sans assurance. La puissance publique soucieuse de la sécurité des citoyens a mis en place le Fonds de Garantie Automobile (FGA). Mais pour l'heure, seul le Cameroun a un Fonds de Garantie qui fonctionne.

Le F.G.A. a pour rôle de dédommager les victimes d'accidents causés par un véhicule à moteur circulant sur le sol ou par des remorques lorsque :

- L'auteur responsable est inconnu (exemple : automobiliste en fuite)
- L'auteur responsable n'est pas garanti par une assurance "Responsabilité Civile Automobile".

*incomplet*  
Ce qui suppose qu'il n'est effectivement pas assuré, ou que l'assureur a pu valablement opposer une exception ou une exclusion de garantie.

Dans ce cas, le Fonds de Garantie indemnise la victime dans la mesure où elle n'est pas indemnisée par ailleurs (par la Sécurité Sociale par exemple).

?  
Financé par la contribution des sociétés d'assurances (1,50 % des primes émises en assurance automobile au Cameroun), par la contribution des non assurés, la majoration des amendes pour non assurance etc ... On se demande s'il ne s'agit pas d'une socialisation du risque automobile.

### 1.3. Les Bureaux Nationaux de la Carte Brune CEDEAO

*Non  
maître*

La Carte Brune CEDEAO est une sorte d'attestation d'assurance automobile à valeur internationale. Elle répond aux problèmes posés par le développement de la circulation internationale des véhicules et également au souci des autorités de la CEDEAO<sup>4</sup> de protéger les victimes contre une éventuelle insolvabilité des responsables d'accidents automobiles.

La garantie procurée par la Carte Brune couvre la responsabilité civile encourue par le titulaire de cette carte conformément aux lois de chaque pays adhérent où il se rend.

Le système fonctionne de la façon suivante : Dans chaque pays adhérent, il doit exister un "Bureau". Chaque "Bureau" approvisionne les sociétés d'assurances qui en font partie en cartes internationales. Celles-ci sont alors délivrées par chaque Société d'Assurances à ceux de ses assurés qui en font la demande. Par ailleurs, chaque "Bureau" national est habilité par les autres "Bureaux" à gérer et régler pour leur compte les sinistres occasionnés dans son pays par les étrangers titulaires de la Carte Brune CEDEAO.

Enfin nous pouvons indiquer l'importance qu'attachent les pouvoirs publics au risque automobile à travers les mesures d'assainissement technique de la branche notamment l'institution d'un état particulier pour le suivi de la branche (état C-10), la limitation des chargements, les relèvements tarifaires, etc...

---

(4) CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CHAPITRE 2    L'IMPORTANCE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
POUR LES SOCIETES D'ASSURANCES ET LEURS  
INTERMEDIAIRES

Pour les sociétés d'assurances des marchés de la CICA, le risque automobile est non seulement la principale source de primes encaissées mais également la principale source de liquidités.

2.1.    L'Assurance Automobile, Principale Source des  
Primes Encaissées

Sur les marchés de la CICA l'assurance automobile continue par rapport à d'autres secteurs des branches élémentaires, la branche la plus importante en volume de chiffre d'affaire. Elle représente un peu plus d'un tiers des primes encaissées.

|                  | 1981    | 1982    | 1983    |
|------------------|---------|---------|---------|
| Gabon.....       | 37,94 % | 36,18 % | 38,64 % |
| Sénégal.....     | -       | 46,56 % | 46,55 % |
| Niger.....       | -       | 56,76 % | 55,07 % |
| Congo.....       | 33,62 % | 31,10 % | -       |
| Côte d'Ivoire... | -       | 50,56 % | 46,53 % |
| Cameroun.....    | 42,15 % | 41,13 % | 45,30 % |

Ce tableau représente la part de l'automobile dans les émissions.

Il faut souligner que ces chiffres reflètent imparfaitement le potentiel réel de cette branche car dans beaucoup de pays, le niveau des primes est maintenu artificiellement bas et une proportion non négligeable de véhicules n'est pas assurée.

2.2. Principal, Source de Liquidité des Sociétés  
d'Assurance

L'assurance automobile s'achète parce qu'elle est obligatoire. Les assurables viennent donc régulièrement soit par contrainte soit volontairement souscrire cette garantie. Il en résulte donc des encaissements permanents. Les assureurs ont ainsi de l'argent frais pour faire face à leurs engagements courants. Ils peuvent aussi utiliser ce volant de Trésorerie pour financer le développement de leurs activités dans des domaines nouveaux.

2.3. Principale, Source de Revenu pour les  
Intermédiaires d'Assurance

Dans un marché d'assurances comme celui de la CICA, où les mentalités des populations ne sont pas toujours prêtes à recevoir l'assurance, où les émissions de primes en automobile dépassent le tiers du montant global des primes émises ; le revenu des intermédiaires ne peut que dépendre de cette branche.

Les commissions dans cette branche sont régulières et assez substantielles en volume malgré la faiblesse du taux de commissionnement. Elles permettent par conséquent aux apporteurs d'affaires, aux courtiers et aux agents généraux d'entretenir leur activité et de vendre d'autres types d'assurance.

Au total, nous pouvons affirmer, après cette analyse que l'assurance automobile est très importante. Elle l'est aussi bien pour tous ceux qui exercent la profession d'assurances que pour le pays tout entier dont le décès ou l'invalidité totale permanente de personnes économiquement actives entraîne une perte de ressources humaines.

Après ce panorama de l'importance automobile, il nous revient à présent d'apprécier les résultats de ce risque au cours de ces dix dernières années.

D E U X I E M E

P A R T I E

XX

DEUXIEME PARTIE  
-----

LE BILAN DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DE 1974 A 1984

Faire le bilan de l'assurance automobile, c'est, pour nous, présenter la "photographie" de la situation pendant la période considérée.

C'est à la fois apprécier les résultats techniques et sociaux. Car les sociétés d'assurances exercent leur activité dans un environnement socio-économique dont elles doivent toujours tenir compte des réactions.

CHAPITRE 1 LE BILAN SOCIAL

1. L'Image de marque des Sociétés d'Assurances

Les sociétés d'assurances des pays de la CICA, à l'instar de celles des pays occidentaux, ne jouissent pas d'une bonne image de marque auprès du public. Beaucoup de griefs sont fréquemment faits contre elles et surtout en assurance automobile que le public estime assez bien connaître.

Certains de ces griefs sont justifiés ; d'autres ne le sont pas en raison notamment de la méconnaissance des rouages de l'assurance par le public.

1.1. Les Griefs Justifiés

Il est reproché aux sociétés d'assurances d'être plus promptes à encaisser qu'à indemniser. En effet la lenteur des règlements des victimes et les longues procédures pour obtenir l'indemnisation, particulièrement en dommage corporel, sont des lacunes du régime actuel auxquelles <sup>il</sup> convient de rechercher des solutions. La victime n'est pas prise immédiatement en charge par l'assureur.

La lenteur des règlements des victimes est telle que parfois après le jugement, il est impossible de trouver les bénéficiaires qui ont rejoint les villages sans laisser d'adresse.

Un autre reproche non moins fondé qui est fait aux sociétés d'assurances, est le manque de clarté et de précision au niveau de l'information.

D'aucuns estiment qu'il s'agit là d'une volonté délibérée des assureurs dans le but de pouvoir se replier derrière les textes en cas de sinistre. Un effort de clarification est nécessaire au moment de la vente du contrat afin de réduire les zones à l'origine souvent de malentendus.

#### 1.2. Les Griefs non Justifiés

Il n'est pas rare d'entendre les assurables se plaindre d'une certaine injustice des assureurs au niveau des dommages et intérêts alloués aux victimes d'accidents de la circulation.

En effet alors qu'un grand nombre de victimes ne sont pas indemnisées, une minorité reçoit des indemnités simplement scandaleuses.

Ce reproche n'est pas totalement justifié car l'évaluation du préjudice, notamment en corporel, ne relève pas souvent de la seule compétence de l'assureur mais du juge de fond.

Quant à la prime d'assurance, elle est jugée très élevée par les assurables.

En réalité la prime est très faible. Elle est assez modique sur les marchés de la CICA en raison des revenus des populations jugés faibles par les pouvoirs publics. La

prime ne couvre par conséquent pas souvent la totalité des engagements de l'assureur. Néanmoins, afin d'éviter la désinformation, les assureurs gagneraient à organiser des campagnes bien élaborées tendant à sensibiliser les assurés sur la nécessité de la prime payée et les raisons de sa réévaluation.

### 1.3. Les Faits Divers

Aux attaques plus ou moins justifiées des assurés s'ajoutent des comportements et réactions abusives de certaines sociétés d'assurances qui ont contribué à ternir l'image de la profession.

En effet à une époque assez récente les assurables Camerounais ont assisté à un refus d'assurance pour les véhicules de transport public de voyageurs (TPV) par certaines sociétés de la place.

Les assurables du marché ivoirien étaient contraints quant à eux d'acheter la responsabilité civile avec la garantie "Personnes Transportées".

Enfin sur d'autres marchés de la CICA certains contrats étaient résiliés après le premier sinistre mettant ainsi l'assuré, du jour au lendemain dans une situation difficile.

Les griefs ci-dessus évoqués ont sensiblement affectés la réputation de l'assurance dans nos marchés. Ils ont créé un climat de suspicion, de mécontentement et d'incompréhension entre assureurs et assurés.

Pour les assurés, cette situation s'est traduite par une méfiance presque absolue à l'égard des sociétés d'assurances. Aussi les moins scrupuleux n'hésitaient-ils pas à simuler des sinistres dans le but de récupérer autant que possible les primes payées.

Pour les assureurs, cette situation a contribué à réduire leur souscription quand elle n'a pas affecté leurs résultats techniques.

## CHAPITRE 2 LE BILAN TECHNIQUE

### 2.1. Constat

Le bilan de l'assurance automobile dans la plupart des pays de la CICA est loin d'être brillant. Pour les assureurs, autant les émissions de la branche constituent la principale source de production, autant les charges qui en résultent compromettent dangereusement le résultat de l'ensemble du portefeuille.

Selon un récent rapport présenté par le Conseil d'Administration de la CICA, le marché autorise un taux sinistres à primes de 74 % et les frais de gestion de l'ordre de 30 % des primes. En dessous de ces données s'étale normalement la page des gains au-dessus celles des pertes.

Or les grands marchés d'assurance (la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Sénégal ...) avoisinent sinon dépassent les 100 % en taux de sinistre. Rare sont aujourd'hui les sociétés d'assurances qui sont dans les normes.

Pour étayer nos propos, nous allons recourir à quelques statistiques en mettant en exergue d'une part le déficit global du marché automobile et d'autre part la prépondérance du déficit de la R.C.

#### 2.1.1. Déficit Global du Marché Automobile

En 1977, il ressortait des statistiques CICA les taux de sinistres à primes suivants :

|                |       |
|----------------|-------|
| Cameroun       | 113 % |
| Côte d'Ivoire  | 115 % |
| Sénégal        | 109 % |
| Mali           | 102 % |
| Togo           | 91 %  |
| Gabon          | 79 %  |
| Niger          | 78 %  |
| X Centrafrique | 57 %  |
| X Tchad        | 55 %  |

Les soldes d'exercices des sociétés se présentaient comme suit :

|               |          |      |
|---------------|----------|------|
| Cameroun      | perte    | 45 % |
| Côte d'Ivoire | perte    | 44 % |
| Sénégal       | perte    | 37 % |
| Togo          | perte    | 31 % |
| Niger         | perte    | 12 % |
| Burkina Faso  | perte    | 2 %  |
| Gabon         | bénéfice | -    |
| Centrafrique  | bénéfice | 7 %  |
| Tchad         | bénéfice | 11 % |

Il résulte de ces statistiques qu'au niveau des taux de sinistres à primes, seuls la République Centrafricaine et le Tchad avaient un taux de sinistres au-dessous de la norme fixée par la CICA.

Depuis 1980 la situation s'est plus ou moins améliorée au niveau de chaque marché national.

|                   | 1980     | 1981     | 1982    | 1983     |
|-------------------|----------|----------|---------|----------|
| Cameroun.....     | 105,48 % | 82,14 %  | 62,05 % | 104,53 % |
| Côte d'Ivoire.... | 88,37 %  | 76,50 %  |         |          |
| Sénégal.....      | -        | 110,16 % | 99,58 % | 91,23 %  |
| Gabon.....        | 89 %     | 64 %     | 76,78 % | 72,90 %  |

(4) Tableau n°2 : Evaluation du taux de sinistres à primes

Après donc plusieurs années successives de déficit, la branche automobile connaît depuis 1980 des résultats bénéficiaires sur certains marchés. Toutefois, ces résultats masquent le déficit chronique de la sous-catégorie RC en TPV et RC-TPM.

#### 2.1.2. Déficit Prépondérant de la RC

Pour un meilleur diagnostic et une meilleure analyse de la situation, il convient de faire une étude par sous-catégorie de risque et de véhicule. Car le taux de sinistres à primes globales recouvre deux chiffres très différents.

Il constitue en effet la moyenne pondérée entre le taux en Responsabilité Civile (RC) et le taux en dommages et autres risques. Il peut être également constitué pour la moyenne pondérée entre les taux des différentes sous-catégories de véhicules.

- 
- (4) - Pour le Cameroun : statistique de la CCAR, de l'Amacam, de la Socar et de la Greacam  
 - Pour le Sénégal : Revue "Assureur Africain n°4 mai 1985"  
 - Pour le Gabon : statistiques de la Direction de Contrôle Gabonaise  
 - Pour la Côte d'Ivoire : Revue éditée par la FANAF

Dans le premier cas, les taux des dommages et autres risques sont bénéficiaires et de 2 à 3 fois inférieurs à ceux constatés en RC où les taux dépassent pratiquement partout 100 %.

Tableau n°3 : Importance du Rapport S/P en RC

| EN POURCENTAGE (%)                 | TOURISME | COMMERCE | TPM | TPV | 2 ROUE | TOTAL |
|------------------------------------|----------|----------|-----|-----|--------|-------|
| Emissions.....                     | 39       | 26       | 17  | 16  | 2      | 100   |
| Part RC.....                       | 49       | 56       | 49  | 77  | 97     | 56    |
| Ratio S/P en RC..                  | 105      | 113      | 147 | 173 | 54     | 127   |
| Ratio S/P global par catégorie.... | 71       | 78       | 95  | 140 | 51     | 85    |

Source : Statistique des marchés CICA en 1978

En 1979, la situation était la suivante :

|                   |          |   |       |
|-------------------|----------|---|-------|
| Ratio S/P en RC : | Tourisme | : | 128 % |
|                   | Commerce | : | 127 % |
|                   | T P M    | : | 135 % |
|                   | T P V    | : | 122 % |
|                   | 2 Roues  | : | 50 %  |
|                   | TOTAL    | : | 124 % |

La conclusion que l'on peut tirer des statistiques de ces deux années est que la situation ne s'est pas améliorée dans certaines catégories (Tourisme 128 %, Commerce 127 %).

Quant à la moyenne pondérée, l'année 1979 a été bonne (124 %) par rapport à 1978 (127 %).

D'autre part si nous exceptons la sous-catégorie deux roues dont l'importance est négligeable, nous constatons que le taux de sinistres se détériorent quand on

passé de la catégorie Tourisme ou TPV. Comme on pourrait s'y attendre le problème des résultats de la sous-catégorie TPV reste particulièrement épineux.

Cette situation désastreuse n'a pratiquement pas évolué depuis longtemps.

A titre d'exemple, voyons les statistiques des quatre grandes sociétés du marché camerounais, elles confirment nos propos.

Tableau n° 4

| R.R.C. | TOURISME | COMMERCE | T.P.M.   | T.P.V    | 2 ROUES | ENSEMBL |
|--------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| 1980   | 130,07 % | 175,85 % | 250,43 % | 170,06 % | 58,17 % | 161,43  |
| 1981   | 100,16 % | 119,54 % | 91,12 %  | 115,34 % | 65,50 % | 104,25  |

Source : Stat. SOCAR, CCAR, AMACAM et GREACAM (5)

Il se dégage des statistiques de la CICA et celles-ci des similitudes importantes. Les résultats de la R.C. sont très mauvais. Les assureurs n'ont jusqu'à présent pas trouvé les solutions appropriées pour remédier au déficit de cette sous-catégorie.

Les bénéfices réalisés sur les autres affaires (dommages et risques divers) ne suffisent pas pour compenser le déficit. Il faudrait certainement un relèvement de tarifs si l'on ne voudrait pas assister à la disparition de plusieurs de nos sociétés de droit national.

Après ces constats, nous allons dans les paragraphes qui suivent rechercher les causes du déséquilibre de la branche.

---

(5) Voir annexe n°4 pour les années 1982, 1983

## 2.2. Les Facteurs du Déséquilibre

Les facteurs du déséquilibre de l'assurance automobile sont divers et complexes. Certains sont liés à l'environnement même du risque automobile. D'autres par contre sont liés à la gestion interinsèque de ce risque.

### 2.2.1. Les Facteurs Liés à l'Environnement de l'Assurance Automobile

#### 2.2.1.1. Le Nombre d'Accidents

L'accroissement du parc automobile dans nos pays n'a pas manqué d'entraîner une hausse considérable du nombre d'accidents de la route. A titre d'exemple, observons les statistiques du Ministère du Transport du Cameroun et son évolution.

|                       | 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 n°5 : Evaluation des accidents de la Circulation au Cameroun

Il se dégage du tableau précédent une diminution relative des accidents. Cependant la gravité n'a pas suivi la même tendance.

#### 2.2.1.2. Le Coût des Pièces Détachées et des Véhicules

Les prix des pièces détachées augmentent d'année en année en raison d'une part de la hausse des droits de douane (nos pays étant importateurs) et d'autre part de l'inflation monétaire des pays industrialisés, constructeurs de ces pièces.

*Legende*

A cela s'ajoute le renchérissement des pièces détachées par les vendeurs locaux, animés par le désir de conserver leur marge bénéficiaire, d'où un alourdissement des coûts de réparation des véhicules.

### 2.2.1.3. Le Système d'Indemnisation

L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation est fondée, dans les pays de la CICA, sur le principe de la réparation intégrale.

La mise en oeuvre de ce principe, en matière de réparation de préjudices matériels, ne soulève pas de problème majeur. Il en va autrement en matière de dommages corporels. La réparation de ceux-ci contribue fortement à la détérioration des résultats de l'assurance automobile.

En effet dans nos pays, ce sont d'une manière générale, les tribunaux qui procèdent à la détermination des responsabilités et à la fixation de l'indemnité à payer aux victimes. Dans l'appréciation souveraine de l'indemnisation allouée à la victime d'un dommage corporel ou des ayants droits, le juge se remet à son intime conviction.

Son mode de calcul des indemnités à payer aux victimes n'est pas assis, dans la plupart des cas, sur le revenu réel perdu mais sur le nombre d'ayants droit. Or l'on connaît l'élasticité de la famille africaine. On aboutit par conséquent à des abus et à des contradictions :

"Contradictions dans la mesure où les victimes n'ont plus le sentiment de la volonté constante et perpétuelle du système de donner à chacun ce qui lui appartient à cause des disparités flagrantes qui existent dans les décisions judiciaires ;

Contradictions dans la mesure où les sociétés d'assurances qui se doivent d'être prospères ont le sentiment dans une telle conjoncture de ne pas retrouver leurs billes entre l'enclume des pouvoirs publics qui tarifient et le marteau du juge qui dit le droit".<sup>6</sup>

Les résultats de la branche serait par conséquent tributaire pour une large part au pouvoir souverain d'appréciation des magistrats. Il serait souhaitable dans l'intérêt aussi bien des victimes que des sociétés d'assurances que l'intime conviction des magistrats s'appuie sur des normes objectives.

#### 2.2.2. Les Facteurs liés à la Gestion Intrinsèque au Risque Automobile

Les facteurs liés à la gestion du risque automobile par les sociétés d'assurances déterminent dans une certaine mesure l'orientation des résultats de la branche.

##### 2.2.2.1. Le niveau des primes

Les tarifs appliqués dans nos marchés sont plafonnés par l'autorité de contrôle. Certes des augmentations sporadiques sont autorisées ; mais elles sont trop faibles et ne tiennent pas souvent compte de l'évolution de la fréquence et de la gravité des accidents. Il résulte de ce fait un déséquilibre chronique entre les primes encaissées par les sociétés d'assurances et leurs débours.

Sur le marché ivoirien par exemple, le déséquilibre du risque automobile est si inquiétant que les assureurs ont porté le débat relatif au relèvement des tarifs (et l'évaluation des dommages corporels par les magistrats) sur la place politique en début d'année 1986.

---

(6) Communication de M. TSALA, Directeur Général de la SOCAR lors du Colloque interdisciplinaire sur l'indemnisation du préjudice corporel en Avril 1976 à Yaoundé.

Dans leur requête les assureurs ont apporté des preuves évidentes en présentant un compte d'exploitation simplifié que voici :

Pour 1 00 F de prime payée par l'assuré :

| C H A R G E S       |       | P R O D U I T S      |       |
|---------------------|-------|----------------------|-------|
| Sinistre.....       | 120   | Prime.....           | 100   |
| Frais généraux..... | 30    | Produit financier... | 11    |
|                     |       | Perte.....           | 30    |
|                     | <hr/> |                      | <hr/> |
|                     | 150   |                      | 150   |

C'est dire que sur ce risque les assureurs perdent de l'argent et qu'il conviendrait que les autorités de contrôle des assurances acceptent un relèvement des tarifs.

#### 2.2.2.2. Le règlement des Sinistres

On assiste dans nos sociétés / une lenteur de règlement des sinistres matériels et corporels telle qu'on est souvent amené à s'interroger s'il ne s'agit pas d'une lenteur délibérée des assureurs ou tout simplement d'un manque d'expérience du personnel. En ce qui concerne les dommages corporels particulièrement, la fréquence des procès oblige les assureurs à consacrer une proportion excessive des recettes au paiement des frais de litige et retarde en outre le règlement des sinistres.

Or tous les retards, quel qu'en soit le motif, entraînent des coûts supplémentaires.

#### 2.2.2.3. Les frais d'acquisition et de gestion

Malgré l'obligation d'assurance de la R.C. automobile les commissions servies aux intermédiaires sont assez

élevées sur nos marchés. Or les intermédiaires ne font aucun effort de vente. Les assurables viennent librement vers eux car il s'agit d'un produit qui s'achète.

En général les frais généraux (commission et frais de gestion) sont limités dans certains pays de la CICA par des textes (Cameroun, Congo) à 28 % et 30 % de la prime. Mais cela n'a pas assaini pour autant la situation. Dans les pays où il n'existe pas de texte réglementant ces frais généraux, ils sont de l'ordre de 34 à 37 %. C'est le cas par exemple au Sénégal où en 1982 ces frais s'élevaient à 34,8 % et en 1983 à 36,34 % de la prime.

#### 2.2.2.4. Le Coût d'Intervention des Experts et les honoraires d'Avocat

Selon les assureurs, les honoraires d'expert et d'avocat sont très élevés sur nos marchés. Ils renchérissent donc le coût de réparation des dommages d'une part et les indemnités allouées aux victimes ou aux ayants-droits par le juge d'autre part.

#### 2.2.2.5. Les recours non exercés

Dans le cadre de son activité la société d'assurances est appelée souvent à exercer des recours en son nom propre, dans le cas notamment où elle est subrogée dans les droits d'un assuré auquel elle a réglé une indemnité, et au nom d'un assuré bénéficiant d'une garantie de défense recours.

Sur nos marchés la non mécanisation de la plupart des services "sinistre" et le nombre considérable de dossiers à régler provoquent très souvent des oublis.

Des recours sont donc non exercés ; d'où une perte pour la société<sup>qui</sup> aurait pu améliorer peu soit-il son résultat technique.

2.2.2.6. Les retards des reversements de primes encaissées par les intermédiaires

En principe les assureurs devraient rechercher l'équilibre de leur résultat technique souvent négatif par une bonne gestion financière (utilisation rapide des fonds, placements et investiments). Malheureusement sur nos marchés beaucoup d'agents ou d'intermédiaires tardent à reverser aux assureurs les primes encaissées et réduisent ainsi le temps pendant lequel les assureurs peuvent faire travailler les sommes correspondantes.

A travers cette partie de notre étude, nous avons relevé que l'image de marque des sociétés d'assurances des Etats de la CICA s'était fortement fragilisée par l'insatisfaction des assurés et bénéficiaires de contrats d'assurance automobile. Nous avons présenté également les résultats techniques très inquiétants de ces dernières années et recherché les facteurs qui ont engendré ces résultats. Il convient à présent de nous pencher sur la requête de mesures et stratégies susceptibles d'améliorer autant que possible cette situation.

T R O I S I E M E

P A R T I E

\$

T\_R\_O\_I\_S\_I\_E\_M\_E P\_A\_R\_T\_I\_E  
D E S M E S U R E S S U S C E P T I B L E S  
D ' A M E L I O R E R L E S R E S U L T A T S  
D E L A B R A N C H E

A travers les diagnostics et analyses faits dans les deux premières parties de notre étude, nous croyons apercevoir en filigrane quelques mesures qu'il conviendrait de mettre en oeuvre.

Il importe en premier lieu de dégager les mesures relevant de la compétence des pouvoirs publics ; en second lieu, celles devant être prises par les assureurs dans leur gestion administrative et commerciale.

CHAPITRE 1 LES MESURES A PRENDRE PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Depuis quelques années, les autorités politiques de nos pays, conscients des difficultés des sociétés d'assurances notamment en automobile, ont consenti des efforts en prenant un certain nombre de mesures.

En effet ça et là, on a assisté à une réévaluation des tarifs, à l'institution et à l'application de la clause malus dans certains pays, à une amélioration plus ou moins appréciable de la sécurité routière (la limitation de vitesse, le port de ceinture de sécurité, le port du casque pour les deux roues), l'institution de la visite technique etc...

Mais force est de reconnaître que beaucoup reste à faire notamment au niveau de la prévention, du système d'indemnisation et dans bien d'autres domaines.

1.1. La Prévention

"Les pouvoirs publics, écrit J.BEDOUR<sup>7</sup>, sont à la base de la prévention ; d'abord parce que c'est leur vocation

---

(7) J.BEDOUR : Précis des Accidents d'Automobile P.907

naturelle, ensuite parce que toute intervention législative ou réglementaire est une action de prévention".

Cette vocation naturelle, nos pouvoirs publics la manifestent quotidiennement. Des codes de la route existent dans chaque pays. Il conviendrait donc que des efforts soient déployés au niveau de l'application effective des dispositions du code par les usagers de la route.

D'autres moyens tels que ceux qui suivent pourraient permettre aux pouvoirs publics d'aboutir aux résultats escomptés.

#### 1.1.1. Education du Public et des Enfants

La réalisation des émissions radiodiffusées et télévisées tendant à sensibiliser la population aux dangers de la circulation, pourrait être d'un apport dans la réussite de la prévention routière. Dans le même ordre d'idée, les cours de prévention routière pourraient être institués dans les programmes d'enseignements primaire et secondaire.

#### 1.1.2. Le Permis de Conduire

Les pouvoirs publics devraient prêter une attention particulière à la délivrance des permis de conduire. Des conditions plus strictes devraient être exigées pour son obtention en mettant sur pied des tests plus rigoureux d'une part, et en exigeant du candidat une bonne moralité d'autre part.

A cet effet il conviendrait de demander au candidat l'extrait de son casier judiciaire.

Pour les automobilistes ayant fait l'objet d'une condamnation ou d'un retrait de permis de conduire, une enquête de moralité préalable serait opportune.

Des mesures plus draconiennes devraient être prises en cas d'accident hautement fautif, allant de la suspension au retrait du permis de conduire. Enfin il serait certainement souhaitable que

le permis de conduire soit renouvelé après une certaine périodicité. Cela inciterait les automobilistes à rester informés des règles du code de la route.

Cette mesure permettrait également d'éliminer ceux qui ne satisferont plus aux conditions d'aptitudes et de moralité exigées.

#### 1.1.3. Amélioration de l'infrastructure routière et son entretien

L'amélioration de l'infrastructure routière répond d'abord à un besoin prioritaire. Celui du désenclavement de certaines régions et de la diffusion de la croissance économique.

Ensuite elle a un effet bénéfique sur la sécurité routière à condition qu'elle ne donne pas lieu au relèvement de la vitesse de circulation.

Les pouvoirs publics devraient pour ces raisons chercher constamment à adapter la structure de la route aux besoins de la circulation moderne. Cette amélioration des infrastructures routières s'opèrerait également par l'installation d'une bonne signalisation capable d'éveiller constamment l'attention des usagers de la route notamment des automobilistes.

#### 1.1.4. Action tendant à diminuer la gravité des accidents

Les secours routiers devraient être développés pour être efficaces et réduire les délais d'intervention médicale. Il reste entendu cependant que la diminution de la gravité des accidents de la circulation passe par l'équipement des hôpitaux régionaux en infrastructures adéquates et en services d'urgence permanents.

### 1.1.5. Police de la Circulation

La police devrait jouer à la fois un rôle de prévention et de repression. La prévention consisterait à placer des policiers à des endroits stratégiques soit pour faciliter la circulation et éviter les accidents, soit pour dissuader les automobilistes. La repression consisterait quant à elle, à punir les usagers qui violeraient les règles du code de la route.

### 1.2. Le tarif

Le tarif se présente également comme un facteur sur lequel les pouvoirs publics pourraient intervenir pour améliorer la situation.

En effet la prime dans nos pays est bloquée et insuffisante. A titre d'illustration, la dernière réévaluation de la prime au Togo date de 1975 et la hausse était de l'ordre de 25 % de la prime R.C. Au Sénégal, elle date de 1979 ainsi qu'en Côte d'Ivoire. Depuis, les demandes de relèvement du tarif n'ont pas été satisfaites par la Direction de Contrôle des Assurances.

Ces tarifs sont dépassés. Les pouvoirs publics devraient par conséquent revoir les tarifs dans l'intérêt des sociétés d'assurances et des victimes d'accidents de la circulation ou leurs ayants-droit.

En outre il conviendrait de modifier la structure actuelle des tarifs afin qu'elle soit mieux adaptée à la technologie de l'heure en matière de construction de véhicules. A titre d'exemple la tarification fondée sur le cheval-vapeur n'est plus adaptée aux nouveaux véhicules en circulation dans nos pays, et dont la puissance réelle est élevée proportionnellement à la puissance fiscale.

Aussi serait-il sans doute souhaitable que la tarification soit fondée sur d'autres critères plus objectifs :

- l'âge du conducteur du véhicule,
- l'âge du permis de conduire.

L'institution et l'application du système "malus" dans les pays où cela n'existe pas serait également intéressant. Car c'est aussi un critère objectif. Il est juste et correspond à une donnée technique assez importante.

Pour ce qui concerne la clause Bonus, son institution nous semble non opportune pour l'instant en raison de l'insuffisance même de la prime.

Par ailleurs il conviendrait de repenser la philosophie de la réduction des primes au niveau des flottes. Car réduire la prime dès la première année du contrat, n'est ce pas réduire la prime aussi bien pour les bons risques que les mauvais, dans la mesure où le tout se trouve dans un même "panier" ?

Pour que cette réduction soit justifiée et judicieuse, il serait opportun qu'elle intervienne a posteriori c'est-à-dire après une période d'expérience comme il en est pour le système de malus.

### 1.3. La révision du système d'indemnisation

L'une des mesures le plus souvent proposée lorsqu'on aborde le problème du déficit de l'assurance automobile est la réforme ou la révision du système d'indemnisation.

En effet des transformations importantes s'imposent au système à défaut d'une réforme totale.

Ces transformations pourraient porter sur les aspects suivants :

### 1.3.1. L'évaluation du Préjudice

Aucun praticien ne niera qu'il existe à l'heure actuelle une véritable anarchie dans les méthodes d'évaluation du préjudice.

Cela vaut aussi bien pour les médecins-experts, dont la mission est par nature de traduire en terme de pourcentage d'incapacité la gravité des dommages corporels subis, que pour le juge, qui à son tour doit déterminer les responsabilités et fixer les indemnités.

Les pouvoirs publics devraient pour ce faire définir des normes objectives de réparations des préjudices corporels dans le but d'éviter des disparités pouvant résulter des décisions judiciaires.

### 1.3.2. Les Chefs de préjudice

S'il est admis de nos jours en France que la victime peut se prévaloir de tous les chefs de préjudice qu'elle a subis et que c'est à chacun de ces postes d'indemnisation que doit s'appliquer la réparation intégrale<sup>8</sup>, en Afrique et plus particulièrement dans les Etats de la CICA, ces préjudices devraient être limités en nombre et en montant de façon à tenir compte de nos réalités socio-économiques d'une part et de la modicité de la prime d'assurance automobile d'autre part.

A ce titre on pourrait envisager de limiter l'indemnisation aux préjudices suivants :

---

(8) Selon J. Berr et H. Groutel dans Circulation, indemnisation des victimes ; droit et gestion des assurances ; SIREY P.6.

a) Les préjudices de la victime blessée :

- aux frais médicaux, pharmaceutiques, chirurgicaux et d'hospitalisation,
- à l'incapacité temporaire (I.T)
- à l'incapacité permanente partielle (I.P.P.) ou totale (I.P.T)
- x - au prétium doloris (P.D.)
- o - au préjudice esthétique (P.E.)

devraient par conséquent être écartés le préjudice d'agrément (la perte d'un agrément de la vie du fait de l'accident), le préjudice sexuel, le préjudice juvénile<sup>qui</sup> correspondrait au retentissement et aux effets particuliers d'invalidité chez un enfant.

b) Les préjudices en cas de décès de la victime

- Le préjudice propre à la victime.

Par exemple si la victime, n'étant pas décédée immédiatement, a subi avant sa mort un préjudice personnel; Ce préjudice comporte tous les frais médicaux, chirurgicaux, d'hospitalisation non remboursés par ailleurs et qui ont été payés sur son patrimoine propre.

- Le préjudice propre des ayants-droits.

Il s'agira notamment des frais d'ordre médical et les frais funéraires.

Seront donc exclus ici le préjudice moral et autres d'ordre extra-patrimoniaux.

En ce qui concerne le montant à allouer en compensation des dommages, deux cas devraient être envisagés.

- Les dommages consistant en perte aisément chiffrables tels les frais et perte de salaire par exemple ;

la réparation pourrait être intégrale comme auparavant.

- En revanche les dommages non chiffrables dont le juge doit évaluer sans pouvoir se référer à une donnée comptable, le montant des préjudices devrait être plafonné par le législateur. Car quelle que soit l'évaluation faite par le juge on ne peut parler d'une réparation intégrale. C'est en réalité "l'expression d'une croyance du juge" comme dirait le Professeur H. Groutel.

### 1.3.3. L'accélération des procédures de règlement

Les pouvoirs publics devraient instituer une procédure visant à accélérer le règlement des dommages corporels, en supprimant par exemple les interrogatoires inutiles de témoins et en privilégiant le recours à des experts-médecins qui pourraient fournir au juge de meilleures bases pour prendre sa décision.

Les mesures proposées ci-dessus relèvent de la compétence des Etats. Sa prise et l'application des mesures administratives connaissent très souvent une longue procédure qui en allonge les délais. Or il importe d'agir vite si l'on veut éviter le risque de voir disparaître la majorité de nos jeunes sociétés d'assurances de droit national.

C'est la raison pour laquelle les assureurs, directement intéressés au problème du déséquilibre de la branche automobile ont intérêt à rechercher des stratégies de gestion et de commercialisation.

## CHAPITRE 2 LES MESURES A PRENDRE PAR LES ASSUREURS

Parce qu'elle est la plus connue du public, l'assurance automobile est, dans les pays de la CICA, l'armature qui devrait soutenir les efforts de vente à déployer par les assureurs dans les autres secteurs. A cet effet les assureurs gagneraient à faire preuve d'imagination, d'organisation et de méthode pour découvrir des

solutions permettant la mise en place d'une assurance automobile équilibrée.

Voici quelques mesures susceptibles d'être envisagées par les sociétés d'assurances opérant sur les marchés de la CICA.

2.1. L'amélioration des relations contractuelles entre assureurs et assurés et l'image de marque des sociétés

Dans le cadre de leur activité quotidienne, les sociétés d'assurances devraient privilégier les rapports personnels. En effet les évolutions que l'on discernera dans le développement de l'information dans les médias et dans les autres moyens de communication, auront leurs effets sur l'ensemble de l'activité, et en premier lieu pour les prestataires de service.

L'amélioration de ces relations contractuelles pourrait être recherchée dans deux directions principales:

2.1.1. Une meilleure information réciproque

Une meilleure information réciproque de l'assureur et de l'assuré s'impose pour réduire (à défaut de supprimer) tant de malentendus aux conséquences parfois dramatiques. Cette information pourrait être envisagée à divers niveaux :

2.1.1.1. Au niveau des liens écrits

Les polices et autres documents établis par les assureurs sont généralement d'un langage esotérique pour le public non initié. En Afrique et plus qu'ailleurs ces documents devraient être rédigés dans un langage à la portée de tous. Car la grande majorité de la population est encore analphabète.

Il conviendrait donc que les assureurs africains ne transposent pas sans façon les usages occidentaux de l'assurance. Un effort d'adaptation leur est plus que jamais nécessaire. Ils pourraient même élaborer des documents (polices) spécifiques à leur environnement socio-culturel en s'inspirant toutefois de ceux des pays avancés en assurance.

Ces documents devraient se limiter :

- à fournir aux assurés une connaissance essentielle des caractéristiques du produit qu'ils achètent,
- à leur faire connaître dans un langage dénué d'apprêt (recourant au vocabulaire usuel) leurs droits et leurs obligations.

#### 2.1.1.2. En cas d'accident de la circulation

Il y a lieu de reconnaître que quand survient un accident de la circulation, l'assuré est désemparé. Très souvent il ne sait quoi faire.

Les assureurs devraient par conséquent leur donner, au moment de la vente du contrat, tous les renseignements nécessaires. A titre indicatif, ils pourraient leur indiquer les informations immédiatement nécessaires à collecter, les formalités administratives à remplir, ainsi que la manière de se comporter en face d'un sinistre.

Certes, le constat amiable permet de recenser sur place toutes les informations nécessaires pour l'assureur. Mais encore une fois nous devons reconnaître qu'aujourd'hui beaucoup d'automobilistes ne savent ni lire ni écrire dans nos Etats.

C'est sans doute une des raisons qui ont été à l'origine de l'échec de tentative d'institution du constat amiable dans certains de nos Etats<sup>9</sup>.

2.1.1.3. Au niveau de l'évaluation des dommages et du règlement du sinistre

Pour l'assuré, son désir est de voir son véhicule remis en état en cas d'accident le plus rapidement possible et aux frais de l'assureur. L'assureur quant à lui devra vérifier si la garantie peut jouer. Il devra également rechercher si la responsabilité de son client est totale ou partielle. Au cas où la garantie ne jouerait pas, l'assureur est malheureusement obligé de lui refuser la réparation du dommage. C'est là une situation peu acceptée quand elle n'est pas bien expliquée.

En ce qui concerne la rapidité de règlement de sinistre, l'adoption de convention intersociété analogue à celle de l'Indemnisation Directe des Assurés (I.D.A.) qui a donné des résultats satisfaisants en France s'impose.

Les assureurs des pays de la CICA gagneraient à mettre en place des stratégies visant à pallier les insuffisances des règlements de sinistre. Nul doute que de telles stratégies contribueraient à l'amélioration de l'image de marque des sociétés d'assurances.

Aussi permettraient-elles une plus grande facilité d'échange d'informations avec les clients et par conséquent à mieux connaître leurs besoins afin de mieux les satisfaire. En outre cela faciliterait la diversification du portefeuille notamment pour les autres garanties automobiles pour lesquelles les résultats techniques sont meilleurs.

---

(9) Au Cameroun

Parmi les stratégies envisageables, nous pourrions citer la qualité du personnel du service sinistre et contentieux. Le service sinistre et contentieux devrait être tenu par un personnel qualifié possédant des connaissances professionnelles et juridiques étendues. Par contre des qualités humaines élevées devraient être exigées des rédacteurs sinistres automobiles qui sont, en permanence au contact de la clientèle.

### 2.1.2. Une extension marquée de la garantie

Il serait sans doute grand temps de procéder à une refonte des conditions générales et particulières des polices d'assurances. En effet il y existe des notions qui, si elles ne sont pas dépassées, sont tout au moins mal acceptées aujourd'hui. Il en est ainsi de la notion de tiers.

Le public accepte mal le fait d'exclure les membres de la famille de l'assuré transportés dans le véhicule. Il y a lieu de se demander s'il ne conviendrait pas de considérer comme tiers les membres de la proche famille ne serait-ce que pour des raisons sociales comme cela se passe en France depuis la loi du 7 janvier 1981 ? Certes, une telle mesure engendrerait sans nul doute des charges supplémentaires pour les assureurs. Mais elle pourrait être compensée par une augmentation de la prime mais surtout une amélioration de l'image de marque de l'assurance. Il va sans dire que par ailleurs elle favoriserait par ricochet le développement des affaires.

### 2.2. Les règlements amiables (ou transactions)

Les transactions constituent l'un des moyens les plus sûrs pour l'amélioration des résultats techniques. Les assureurs devraient après un accident, manifester une sollicitude particulière à l'égard des victimes qui subissent des souffrances physiques et des ayants-droits en cas de décès.

Ils devraient privilégier les règlements rapides et transactionnels aux longues procédures. Cela est d'autant plus bénéfique que placée dans un contexte favorable, la victime sera moins portée à présenter des exigences exorbitantes.

Les assureurs y trouveraient leur intérêt puisque le dossier sera plus vite clôturé avec des débours plus faibles.

D'ailleurs ne dit-on pas qu'"il vaut mieux une mauvaise transaction qu'un mauvais jugement" ?

### 2.3. La maîtrise des coûts des accidents

Les fraudes en matière de réparation de véhicules sont, dans les pays de la CICA, de plus en plus courantes. A l'heure où le déséquilibre de la branche automobile est devenu plus que préoccupant, une maîtrise des coûts de la réparation des véhicules est nécessaire.

Cette maîtrise serait possible grâce aux mesures suivantes :

#### 2.3.1. La création de garages agréés

Il consisterait pour l'assureur à agréer un certain nombre de réparateurs automobiles (carrossiers, peintres, mécaniciens, électriciens...) avec qui il passerait une convention aux termes de laquelle il s'engage à

- proposer ledit réparateur au client dont le véhicule a été endommagé,
- indiquer au réparateur quelle somme le client devra personnellement verser à la récupération du véhicule (par exemple en cas de partage de responsabilité ou franchise).

Le réparateur s'engage à

- accepter les clients envoyés par l'assureur et à réparer leur véhicule dans les meilleurs délais,
- présenter la facture à l'assureur.

L'avantage de cette pratique serait pour l'assureur de diminuer ses frais de fonctionnement, de s'attacher à une clientèle mieux satisfaite et de réduire également le coût moyen de ses sinistres matériels.

Pour l'assuré il s'agira de récupérer dans les délais raisonnables le véhicule et d'être satisfait du travail.

#### 2.3.2. La création d'un comité d'experts en dommages matériels

Sous réserve que l'information recueillie auprès de certains responsables sinistre soit vraie et selon laquelle les coûts des interventions des experts sont élevés, les sociétés d'assurances de nos marchés gagneraient à se doter de services spécialisés dans la détermination des dommages matériels réellement subis par les assurés et victimes ou créer au niveau du marché national un comité d'experts qui travaillerait pour le compte de l'ensemble des sociétés.

#### 2.4. Le développement de l'individuelle accident et des garanties dommages

L'amélioration des résultats techniques passe, pour une bonne part, par le développement d'une individuelle-accident appropriée à l'automobile notamment pour garantir le conducteur responsable de son propre dommage, ainsi que par celui des garanties dommages au véhicule.

Il y a lieu de remarquer que beaucoup d'auto-mobiliste ignorent qu'en cas d'accident de la circulation dû à leur faute, ils ne seront pas indemnisés des dommages corporels et / ou matériels qu'ils auraient subis.

Les assureurs devraient leur apporter tous les renseignements pour les décider à souscrire certaines garanties complémentaires afin de leur éviter les surprises désagréables qui leur sont souvent réservées et qui sont la source de dommages psychologiques.

Pour ce faire les assureurs devraient faire preuve de sens pédagogique et d'esprit marketing en essayant de convaincre les assurables à souscrire d'autres risques liés à l'automobile.

#### 2.5. La constitution de Pool pour la gestion de la Responsabilité Civile

Au regard des résultats extrêmement catastrophiques en R.C. et particulièrement dans la sous-catégorie Transport Public de Voyageurs (TPV) dont le rapport sinistres à primes atteint parfois 175 à 200 %, les sociétés d'assurances de droit national gagneraient à se constituer en pool de gestion.

Le pool pourrait être géré par le comité des assureurs opérant sur chaque marché national. Sa structure de gestion serait pour compte commun à laquelle les sociétés membres céderaient tout ou partie de leurs affaires en R.C. TPV en contre-partie d'une participation, selon une règle convenue d'avance, aux résultats globaux.

Une telle initiative permettrait aux sociétés adhérentes de réduire leur frais de gestion, d'égaliser et de stabiliser les résultats relatifs par la mise en commun des affaires.

Enfin une dernière mesure qui pourrait à notre humble avis beaucoup apporter aux assureurs, est leur contribution à la prévention.

## 2.6. La contribution des assureurs à la prévention

L'assureur connaît mieux que quiconque les risques. Son expérience des sinistres, ses statistiques, lui donnent une connaissance objective des risques. A titre d'exemple une exploitation judicieuse des déclarations d'accidents pourrait conduire à déterminer à quel moment de l'année, de la journée les accidents et les vols de véhicules sont les plus fréquents.

L'assureur devrait tout au moins mettre cette connaissance objective du risque au service de la prévention. A défaut il assumerait mal sa fonction de protection contre le risque. De plus les sociétés d'assurances des Etats de la CICA ont intérêt à associer leurs efforts à ceux des pouvoirs publics pour promouvoir, soutenir et organiser des campagnes de sensibilisation et des cours sur la sécurité routière.

E N G U I S E D E C O N C L U S I O N

-----

Comme nous l'avons démontré tout au long de cette étude, l'assurance automobile se porte mal. Mais il n'est pas encore trop tard pour apporter des remèdes à tous les maux dont elle souffre.

Toutefois ces remèdes ne doivent pas tarder à venir aussi bien du côté des pouvoirs publics, garant des intérêts des assurés et des victimes d'accidents que des assureurs pour qui l'assurance automobile reste encore le levier des branches d'assurances autre que l'assurance vie.

Nos lecteurs remarqueront avec regret certainement que nous ne nous sommes pas attachés particulièrement au système d'indemnisation des victimes pour la simple et bonne raison que des personnes plus compétentes que nous l'ont déjà fait à plusieurs occasions. Aussi pensons-nous que le système existant n'est pas si mauvais qu'il puisse faire appel à une réforme révolutionnaire. Il est seulement plus ou moins inadapté. Il revient donc aux pouvoirs publics de procéder à des modifications de la structure de ce système d'indemnisation afin qu'il puisse permettre la maîtrise de la répartition des sommes que la collectivité a décidé d'affecter au risque automobile.

Nous nous sommes bornés plutôt à faire appel à l'esprit d'imagination, d'organisation et de méthode des différentes parties concernées pour découvrir des solutions permettant la mise en place d'une assurance automobile équilibrée.

Par cette approche, les assureurs en particulier pensons-nous, peuvent faire davantage pour améliorer leur résultat technique.

Nous restons persuadés que dans une société tissée de relations comme celle que nous vivons, l'image de marque prend une place de premier choix. Le soin qu'on y apporterait, pourrait faire éviter à la profession d'assurances, les multiples griefs qui lui sont faits par le public. Il en découle la nécessité de construire cette image de marque à tous les niveaux en privilégiant les rapports avec ses clients par la clarté des engagements et par la transparence des garanties offertes.

Enfin nous estimons que dans une conjoncture qui n'est pas assez brillante (surtout en automobile) même si le redressement est en vue dans certaines sociétés d'assurances, les efforts pour resserrer la gestion doivent se retrouver partout.

Certes nous devons nous garder de suivre aveuglement le processus d'évolution des pays occidentaux qui nous ont précédé dans la voie de l'assurance notamment de l'assurance automobile, mais nous devons néanmoins tirer profit de leur expérience en la matière.

LES TEXTES DE LOIS RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE  
RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE DANS LES PAYS  
MEMBRES DE LA C.I.C.A.

- BENIN : La loi 65-1 du 4/3/65 modifiée par  
l'ordonnance n° 31/PR/MFAE du 13/8/66  
avec un 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  
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
- Côte 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 12/7/74  
Décret d'application n° 74-265 du 26/8/74

TCHAD

: Ordonnance n° 01/CD du 6/2/68

NB  
≡  
≡

: Au TOGO l'obligation d'assurance n'est faite que pour les entreprises de transport.

OBLIGATION D'ASSURANCE AUTOMOBILE ET SANCTIONS  
DANS NEUF ETATS DE LA CICA

(Recherche effectuées par le Professeur GROUTEL)

|                                    | CAMEROUN  | COTE D'IVOIRE  | BENIN   | GABON   |
|------------------------------------|---|--|---|---|
| Montant obligatoire de la garantie | R.C. à l'égard des personnes non transportées<br><br>50 millions<br><br>R.C. à l'égard des personnes transportées à titre onereux :<br><br>illimitée<br><br>Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F :<br>illimitée | 50 millions<br><br><br><br>Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F :<br>illimitée   | Illimitée, sauf selon des tiers en cas d'incendie ou d'explosion<br><br><br><br>(50 millions)   | 25 millions<br><br><br><br>Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F :<br>illimitée  |
| Franchise autorisée                | Sans limite, Inopposables aux victimes  | 20 000 F<br>Inopposable aux victimes, sauf si le sinistre n'a causé que des dommages matériels < 20 000 F                                | Non prévue dans la loi  | Sans limite, Inopposable aux victimes, sauf si le sinistre n'a causé que des dommages matériels dont le montant < 20 000 F                  |
| Sanctions du défaut d'assurance    | Amende de 1 000 000 F au maximum et/ou emprisonnement : 12 mois au maximum. Le permis de conduire peut être suspendu ou retiré.   | Amende de 36 000 F à 5 000 000 F et/ou emprisonnement de 15 jours à 6 mois. Véhicule en fourrière jusqu'à justification d'une assurance. | Sans accident :<br>Amende de 15 000 à 1 000 000 F et/ou emprisonnement de 1 à 3 mois<br>Avec accident :<br>amende de 30 000 à 2 000 000 F et/ou emprisonnement de 4 à 6 mois. | Amende de 24 000 à 200 000 F et/ou emprisonnement de 1 à 6 mois. En cas de récidive le tribunal peut prononcer la confiscation du véhicule. |

| BURKINA FASO   | MALI   | NIGER   | SENEGAL  | TCHAD  |
|--|--|---|--|--|
| 25 millions  | 50 millions  | 25 millions   | 50 millions  | 25 millions  |
| Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F : illimitée   | Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F : illimitée     | Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F : illimitée  | Véhicules pour lesquels est exigé le permis C, D, E, F : illimité  |  |
| Sans limite, inopposable aux victimes sauf si les dommages matériels seulement (montant non indiqué dans le décret d'application).   | Sans limite, inopposable aux victimes                                  | 10.000 F, inopposable aux victimes, sauf si le sinistre n'a causé que des dommages matériels n'excédant pas 10 000F.  | 20 000 F, inopposable aux victimes                                 | Non prévue par la loi  |
| Amende de 10 000 à 500 000 F et / ou emprisonnement de 15 jours à 6 mois. Véhicule mis en fourrière jusqu'à justification de l'assurance. En cas de récidive le tribunal peut prononcer la confiscation du véhicule. | Amende de 20 000 à 500 000 F et/ou emprisonnement de 10 jours à 1 mois | Amende de 50 000 à 1 million et / ou emprisonnement de 15 jours à 6 mois. Véhicule mis en fourrière jusqu'à justification de l'assurance. En cas de récidive, la confiscation peut être ordonnée. | Amende de 20 000 à 500 000 F et / ou emprisonnement de 1 à 18 mois | Amende de 10 000 à 500 000 F et / ou emprisonnement de 2 à 6 mois. |

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE DANS LES  
PAYS MEMBRES DE LA C.I.C.A.

| Pays           | Voitures particulières | Véhicules utilitaires | Parc Total au 1/1/83 | Parc Total au 1/1/82 |
|----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| BENIN          | 12 000                 | 9 000                 | 21 000               | 21 000               |
| BURKINA FASO   | 11 000                 | 13 000                | 24 000               | 24 000               |
| CAMEROUN       | 52 000                 | 44 000                | 96 000               | 99 000               |
| CENTRAFRIQUE   | 10 000                 | 5 000                 | 15 000               | 15 000               |
| CONGO          | 22 000                 | 15 000                | 37 000               | 37 000               |
| COTE D'IVOIRE  | 156 000                | 85 000                | 241 000              | 192 000              |
| GABON          | 33 000                 | 15 000                | 48 000               | 40 000               |
| MALI           | 20 000                 | 5 000                 | 25 000               | 25 000               |
| NIGER          | 11 000                 | 12 000                | 23 000               | 31 000               |
| SENEGAL        | 35 000                 | 30 000                | 65 000               | 85 000               |
| TCHAD          | 7 000                  | 5 000                 | 12 000               | 12 000               |
| TOGO           | 25 000                 | 8 000                 | 33 000               | 31 000               |
| T O T A L..... | 394 000                | 246 000               | 640 000              | 612 000              |

Source : Statistiques de l'ARGUS

EVOLUTION DE LA SINISTRALITE AU CAMEROUN

1==9==8==2

| Catégorie de<br>risque<br>Catégorie de véhicule | S/P.A.<br>R.C. | S/P.A.<br>Dommage | S/P.A.<br>Autres risques |
|---|----------------|-------------------|--------------------------|
| Tourisme  | 75,71 %        | 66,19 %           | 45,31 %                  |
| Commerce  | 88,56 %        | 38,80 %           | 37,91 %                  |
| T.P.M.  | 105,06 %       | 37,97 %           | 45,43 %                  |
| T.P.V.  | 111,20 %       | 54,30 %           | 43,07 %                  |
| 2 Roues   | 39,71 %        | 52,93 %           | 45,34 %                  |
| Ensembles                                       | 87,97 %        | 52,93 %           | 45,26 %                  |

1==9==8==3

(en pourcentage)

| Catégorie de<br>risque<br>Catégorie de<br>véhicule | S/P.A.<br>R.C. | S/P.A.<br>Dommage | S/P.A.<br>Autres risque |
|--|----------------|-------------------|-------------------------|
| Tourisme   | 99,06          | 66,94             | 72,87                   |
| Commerce   | 102,08         | 42,85             | 41,91                   |
| T.P.M.   | 158,10         | 100,91            | 57,89                   |
| T.P.V.   | 101,80         | 68,84             | 41,23                   |
| 2 Roues  | 78,84          | 57,70             | 82,63                   |
| Ensembles  | 104,53         | 61,73             | 58,58                   |

Source : Statistiques de la SOCAR, de la CCAR, de l'AMACAM et de la GREACAM

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

-----

J.P. BAUER

L'assurance automobile  
Editions de l'ARGUS  
Deuxième édition

C.J. BERR

Circulation, indemnisation  
victimes

H. GROUDEL

droit et gestion des assu-  
rances

C. JOUBERT-SUPIOT

Edition Sirey

J. BEDOUR

Précis des accidents  
d'automobile

Edition l'ARGUS

Sixième édition 1977

J. CHARBONNIER

Le marketing en assurance

Edition ARGUS -

Etudes du Secrétariat de la CNUCED

1. Problèmes de l'assurance automobile dans les P.S.D. TP/B/  
C.3/176 - 8/10/82
2. Problèmes des PV.D. en matière d'assurances automobile  
TD/B/C.3/176 - 13/7/82

Revue

1. Revue I.I.A. spécial n° 1, 2, 3 et 4
2. Revue éditée par la FANAF n° 4 - ' 1985