

III-08

MEMOIRE

FAUT-IL AUGMENTER LES TARIFS POUR ASSAINIR LA BRANCHE AUTO ?

Par **NOUKELA Emmanuel**

1978

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

3^e PROMOTION

CYCLE SUPERIEUR

1976 - 1978

FAUT-IL AUGMENTER LES TARIFS POUR ASSAINIR LA BRANCHE AUTO ?

Mémoire présenté par N O U K E L A Emmanuel

sous la direction de

M. T C H A T C H O U A Charles
Chef de Division
Service Production

S N A C - Douala

Octobre 1977

Plan :

INTRODUCTION GENERALE

*Sommaire
non paginé*

Chapitre I : Présentation de la situation déficitaire de la branche auto

S₁) Les raisons

A) L'augmentation du parc automobile

B) L'incidence de cette situation

1°) La multiplication des accidents

a) Les causes

- Causes humaines

- Causes matérielles

S₂) Conséquences présentes et futures de la dégradation du risque auto

C O N C L U S I O N

1ère PARTIE : Thérapeutique utilisée

Chapitre I : La clause bonus malus

S₁) La clause bonus

S₂) La clause malus

Chapitre II : L'augmentation des tarifs

S₁) Les raisons de l'augmentation des tarifs

A) Etat de liquidation des sinistres auto
au 31.03.77

B) Statistiques des déclarations d'accidents
auto à la S N A C au 31.03.77

C) Les proportions des règlements des sinistres auto par rapport aux autres risques

S₂) Les proportions d'augmentation des tarifs

.../...

2ème PARTIE : Les autres remèdes préconisés

Chapitre I : Un système d'information adéquat

S₁) La promotion des Assurances

A) La publicité

1°) La prévention routière

2°) Les garanties

B) La signalisation

Chapitre II : La nécessité de la prise en compte de l'âge du permis de conduire et de la situation matrimoniale de l'assuré.

S₁) La majoration de prime pour les assurés titulaires d'un permis jeune

S₂) L'importance de la situation matrimoniale de l'assuré

Chapitre III : La revalorisation du permis de conduire et de la visite technique du véhicule

S₁) Le permis de conduire

S₂) La visite technique des véhicules

C O N C L U S I O N

A V A N T - P R O P O S

*****O*****

Après une première année d'étude des problèmes juridiques de l'Assurance, des techniques quantitatives générales, des bases techniques d'Assurances, il fallait bien concilier la théorie et la pratique.

Dans cette optique, j'ai effectué un stage de deux mois et demi à la SNAC de Douala (Société Nouvelle d'Assurances du Cameroun). Mon entrée dans cette Société correspondait à une période où la plupart des Chefs de Service étaient en congé.

Au cours d'un entretien avec le Directeur Général, il m'expliqua l'impossibilité de faire le tour de la maison comme le prévoyaient les directives de l'I.I.A.

Néanmoins, il me confia au Chef de Service Sinistre. Pendant un mois j'étudiais les dossiers relatifs aux sinistres matériels et corporels.

Je devais passer le reste de mon stage au Service Production où je m'occupais précisément des affaires de l'Agence IBI : vérification des primes, établissement des avenants de renouvellement, suspension, résiliation, transfert, prorogation de garantie, remboursement des primes au prorata, etc...

Avec ce mémoire le rideau tombe sur cette année scolaire. L'intérêt qu'il revêt est de préconiser certaines solutions à l'assainissement de la branche auto qui, depuis un certain temps, est déficitaire.

Faut-il se vouer à la hausse régulière des primes ? Cette solution est-elle unique ? Autant de questions que nous devons nous poser.

I N T R O D U C T I O N G E N E R A L E

Il y a moins de quinze ans que les pouvoirs publics ont découvert l'importance économique et sociale de l'industrie d'Assurances. Cette prise de conscience s'est concrétisée par des lois récentes obligeant la plupart des Compagnies d'Assurances à ramener leurs Sièges sociaux au Cameroun ; à obliger les importateurs et exportateurs à assurer leurs opérations auprès des Compagnies d'Assurances Camerounaises.

Seulement, les mauvais résultats de la branche auto risquent dans un avenir plus ou moins lointain, de remettre en cause l'intérêt qu'on était en droit d'attendre. Comment expliquer cette situation déficitaire de la branche auto ?

Le marché automobile a beaucoup progressé ces dernières années en Afrique en général, et au Cameroun en particulier.

Si en 1975 le Cameroun comptait 49 300 véhicules parmi lesquels 17 500 voitures particulières et 31 800 voitures utilitaires, nous pouvons admettre que ces nombres sont dépassés. Les résultats sont beaucoup plus concrets surtout dans certaines de nos villes comme Douala et Yaoundé.

Cet essor du parc automobile au Cameroun, traduit l'amélioration du niveau de vie des camerounais et répond aux exigences de notre époque. Le développement des phénomènes d'industrialisation de circulation, de loisir s'accompagne d'un accroissement parallèle du nombre d'accidents. Par exemple, dans notre grand quotidien national d'information^{"ET"} n° 859, on faisait état du nombre d'accidents survenus à Douala du 1er au 20 avril 1977. La Brigade des accidents de la circulation du Commissariat Central avait enregistré 281 accidents dont 8 cas mortels, soit une moyenne de 14,5 par jour. En plus de cette raison (industrialisation), il existe d'autres explications

- Causes Humaines : elles sont inhérentes à l'excès de vitesse, aux conduites en état d'ébriété, au non respect du code de la route.

.../...

partout!!

- Causes matérielles : parmi les véhicules en circulation, on compte plus d'anciens véhicules que de nouveaux. C'est dans cette catégorie des véhicules anciens qu'on rencontre beaucoup d'accidents dûs aux défauts mécaniques : freins, phares, pneus usagés, etc...

- Les accidents résultent aussi de l'état des routes, de leur étroitesse à certains endroits, de leur mauvais entretien et surtout de l'absence de signalisation.

C'est ainsi que depuis quelques années, on assiste à une dégradation continue de la branche automobile sur le plan des résultats. L'examen des statistiques de la SNAC sur trois ans le montre très bien et la situation doit être sensiblement la même dans les autres Compagnies. Cette dégradation ne va pas sans conséquences présentes ou futures.

1°/ - La réticence de la plupart des Compagnies d'assurer certaines catégories de véhicules.

2°/ - Presque partout, la branche auto est la plus importante par rapport à celles dites bons risques : incendie, Droit commun, accident de travail. Certes à partir du moment où la compensation du mauvais résultat de la branche auto par ceux des autres branches devient impossible, les résultats globaux des Compagnies d'Assurances sont déficitaires, d'où

3°/ - Un certain mécontentement de la part des actionnaires des Sociétés privées qui ne peuvent plus s'attendre à des dividendes

4°/ - Les industries d'Assurances, face à la dégradation du risque auto, ont compris qu'une Société peut se voir obligée de cesser actuellement ses opérations, s'apercevant que sa provision pour risque en cours est techniquement insuffisante.

5°/ - Ce risque de faillite que représente depuis un certain temps la branche auto peut être un frein à l'indépendance des Compagnies Nationales qui se trouvent pour survivre, dans l'obligation de céder en réassurance, une forte proportion de leurs primes et par ce biais, de se transformer en courtiers.

Ce mauvais résultat de la branche auto n'est pas récent. Il y a longtemps qu'une thérapeutique avait été prescrite afin de

.../...

différencier les bons et les mauvais conducteurs. Cette thérapeutique, c'est la clause bonus et malus, ou l'existence d'un fichier central. Quoiqu'il en soit, les coûts des sinistres n'ont cessé d'augmenter régulièrement chaque année et, parallèlement les primes. Est-ce la seule et unique solution à la compensation ?

D'autres remèdes doivent être envisagés :

- l'existence d'un système d'information adéquat ;
- la nécessité de la prise en compte de l'âge du permis de conduire et de la situation matrimoniale de l'assuré ;
- la revalorisation du permis de conduire et de la visite technique des véhicules.

1ère PARTIE : THERAPEUTIQUE UTILISEE

De nos jours, trois remèdes sont utilisés au Cameroun en vue d'améliorer les résultats de la branche auto : la clause bonus malus, l'augmentation des Tarifs et le fichier central.

Chapitre I : La clause bonus malus

Les textes réglementant les Assurances au Cameroun sont d'origine Française. Avec la création des Sociétés de droit local, ces textes sont adaptés au fil du temps au milieu social. La clause bonus malus, d'une manière singulière, a été créée en 1970. Le Ministre des Finances français répondait aux vœux des assureurs qui exigeaient une augmentation des tarifs. Cette augmentation ne pouvait avoir lieu qu'à condition de personnaliser les risques en appliquant des minorations de tarifs pour les bons conducteurs, et les majorations de tarifs pour les mauvais conducteurs. Chaque Société "bonussait" ou "malussait" en fonction de ses propres résultats, portefeuilles, statistiques. C'était l'anarchie véritable.

En 1976, l'administration française a pris un arrêté qui a imposé à l'ensemble des assureurs auto, une clause nationale devant être respectée par tous ; clause applicable à l'ensemble de tous les assurés. La clause bonus malus devenait obligatoire et unifiée. Les Compagnies d'Assurances devaient faire apparaître sur

l'avis d'échéance des majorations ou minorations de primes dont l'assuré était passible ou bénéficiaire.

S₁) La clause bonus

Il est convenu que si pendant l'année d'Assurance écoulée aucune suspension n'est intervenue, aucune déclaration de sinistre n'est faite et si le contrat est renouvelé à la même Compagnie, la prime de renouvellement pour le risque assuré sera réduite de :

- 10 % lors du premier renouvellement sans sinistre ;
- 15 % lors du second renouvellement sans sinistre ;
- 20 % lors du troisième renouvellement sans sinistre. Aucune réduction supérieure ne pourra être accordée pour une plus longue période. En cas de sinistre, la prime fixée au tarif sera rétablie dès la prochaine échéance.

S₂) Clauses malus

Les sinistres à prendre en considération concernent tous les accidents susceptibles de faire jouer la garantie de l'un ou l'autre des risques assurés, à l'exception des sinistres déclarés pour ordre, dans lesquels l'assureur n'aura pas à intervenir, à savoir :

a) - Sinistres pour lesquels la Société assureur dispose d'éléments objectifs qui permettent d'imputer la responsabilité totale de l'accident à un tiers identifié ;

b) - Sinistres survenus le véhicule étant en stationnement, lorsque la responsabilité de l'assuré n'est pas engagée du fait du stationnement.

La prime correspondant au tarif de base en vigueur sera majorée pour risque assuré dès la souscription, à chaque échéance ou renouvellement selon le tableau ci-dessous :

.../...

Nombre de Sinistres				
12 derniers mois	24 derniers mois	36 derniers mois	Taux de surprime	%
1	2	3		0
2	3	4		15
3	4	5		25
4	5	6		50
5	6	7		100

Si aucun sinistre ne survient au sens de bonification pour non sinistre insérée au contrat, la prime majorée comme indiquée ci-dessus est ramenée à la date de la prochaine échéance annuelle au montant immédiatement inférieur dans l'échelle des majorations. Mais **par** dérogation à la clause de bonification, aucune réduction ne peut être accordée pendant tout le temps où le contrat se trouve pénalisé pour malus.

En cas de modification du tarif de référence, le calcul de la majoration est effectué sur la base du montant de la prime de l'échéance précédente corrigée par la modification du tarif intervenue ultérieurement.

En cas de modification du risque assuré, les taux de majoration s'appliquent au montant de la prime correspondant au nouveau risque d'après le tarif de référence.

La présente clause ne supprime pas le droit pour la Société assureur, de résilier le contrat après sinistre. Si la clause bonus malus est à la fois une récompense, une sanction, **elle est** aussi un encouragement à la prudence, le prix d'un comportement. Néanmoins cette pratique s'était avérée insuffisante pour résorber les coûts toujours croissants des sinistres auto. On est arrivé à l'établissement d'un fichier central et à la hausse des tarifs.

Chapitre II : Le Fichier Central

Il enregistre toutes les déclarations des sinistres et permet l'établissement d'un bordereau des véhicules à maluser.

En somme, un véhicule changeant de main, le nouveau propriétaire peut être passible d'une majoration de prime si son véhicule était l'objet d'un malus. Dans cette optique, comment peut-on différencier les bons et les mauvais conducteurs ? Il serait avantageux d'établir plutôt un bordereau de mauvais conducteurs. Ce bordereau permettra de connaître ainsi les antécédents des assurés et d'appliquer de manière logique, les majorations de primes.

Le but poursuivi par l'existence d'un fichier central sera pertinent et les listes des mauvais assurés ainsi établies au fil du temps, seront régulièrement mises à la disposition des différentes compagnies.

Chapitre III : L'augmentation des Tarifs

Faute de tarifs antérieurs, notre étude se limitera à l'évolution des tarifs depuis 1974. Ces tarifs connaissent deux tournants au cours de l'année 1977

S₁) Les raisons de l'augmentation des tarifs :

L'état de liquidation des sinistres auto, les données statistiques des déclarations d'accidents auto, les proportions des règlements des sinistres auto par rapport aux autres risques justifient l'augmentation des tarifs en 1977.

A) L'état de liquidation des sinistres auto au 31.03.77

Monnaie : F.CFA en milliers

.../...

Eléments	1974	1975	1976
	<i>Auto</i>	<i>Auto</i>	<i>Auto</i>
1°) Provisions pour sinistres à payer au 31.12.76 sur 76 et antérieur	143.884	214.764	349.206
2°) Règlements nets de recours (sur 76 et antérieur) au 31.03.77	7.276	6.758	41.342
3°) Provisions pour sinistres à payer au 31.03.77 (sur 76 et antérieur)	155.958	254.664	362.142
Net gain	-	-	-
Nettes pertes	19.350	46.680	54.278

En effet, les provisions pour sinistres à payer peuvent, au moment des règlements, être insuffisantes. Dès lors on procède à un règlement de recours. Pendant les trois années consécutives, la branche auto n'a accusé que des pertes. Ce résultat est sans doute valable pour l'ensemble de la profession.

B) Statistiques des déclarations d'accidents auto à la S N A C au 31.03.77

Agences	Toutes branches	A u t o		Sinistres corporels auto	% Corporel branche auto	% Corporel toute branche
		Nbre	%			
Douala	364	108	29,67	11	10,19	3,02
Yaoundé	57	52	91,23	10	19,23	17,54
Garoua	13	11	84,62	2	18,18	15,38
I B I	43	36	83,72	10	27,78	23,26
SORARAF	223	179	80,27	24	13,41	10,76
SOGERCO	266	119	44,74	15	12,61	5,64
	966	505	52,28	72	14,26	7,45

Sur 966 sinistres déclarés auprès des 6 agences de la S N A C, la branche auto occupe plus de la moitié ; soit 505 représentant un taux de sinistre de 52,28 %. Ces sinistres auto se subdivisent en corporels et en matériels. Parmi les 505 sinistres auto, la part des corporels est de 72, soit 14,26 %.

Si les accidents matériels se règlent de compagnie à compagnie, c'est-à-dire au vu du constat d'Huissier ou du constat amiable par exemple, il est regrettable que cette formule de constat amiable n'ait pas atteint l'objectif qui lui était assigné. Même les Sociétés d'Assurances ne disposent pas en leur sein des imprimés adéquats.

C) Les proportions des règlements des sinistres auto par rapport aux autres risques :

Le tableau ci-dessous indique les rapports des coûts totaux et moyens des sinistres de toutes les branches y compris la branche auto pour les années 1976/1977.

Sur 7210 sinistres enregistrés en 1976 dans toutes les branches, la branche auto vient au premier plan avec 3.382 sinistres. Ce nombre de sinistres représente un CT de 551.143.000 F/CFA ; soit plus de la moitié du coût global de l'ensemble des sinistres réglés par la Société SNAC. En 1977, le nombre de sinistres a diminué. Cette baisse a entraîné celle du CT ; mais par contre une hausse du CM.

.../...

Branche	1976			1977			Ecart	
	Montant du coût total (CF)	Nbre	Coût moyen (FM)	Montant du coût total (CF)	Nbre	Coût moyen (FM)	Montant CM	Nombre Sinistres
Auto	551.143.000	3 382	162.963	89.889.000	505	177.998	15.035	2.877
Droit Commun	134.161.000	379	90.134	1.246.000	42	29.666	60.468	337
Accident travail	134.763.000	3.000	44.921	17.019.000	331	51.417	6.496	2.669
Incendie	1.791.000	32	55.968	153.000	5	30.600	25.368	27
Risques spéciaux	8.588.000	17	505.176	129.000	2	64.500	1440.676	15
Aviation	72.000	3	24.000				24.000	3
Maritime et Transport	77.288.000	397	194.680	15.337.000	81	189.345	5.335	316
T O T A L	807.806.000	7.210	112.039	123.773.000	966	128.129	16.090	6.244

Toutes ces données statistiques nous ont permis d'apprécier la nécessité d'une augmentation des tarifs.

S₂) Les proportions d'augmentation des tarifs

Nous baserons notre étude sur les tarifs afférents à la responsabilité civile. Dans le souci de garantir les individus contre les risques provoqués par le développement croissant des moyens de transport, surtout par automobile, la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 et le décret n° 65/DF/565 du 29 Décembre 1965 rendaient l'assurance automobile obligatoire. Cette garantie RC va de pair avec le recours des Tiers incendie (RTI).

Suivant l'arrêté n° 344 MINFI/CE du 30 décembre 1974, les tarifs auto se présentaient de la manière suivante :

T a r i f I				T a r i f II			T a r i f III		
Force fiscale		Primes		Primes			Primes		
Essence	Diesel	Sans remorque	Avec remorque	Sans remorq	Avec remorq	Surpri- me RTI	Sans remorq	Avec remorq	Surprime RTI
Jusqu'à 2		16610	18270	19230	23100	5000	23980	31170	5000
3 - 6	2 - 4	20100	22110	23320	27900	5000	29590	38470	5000
7 - 10	5 - 7	22425	24670	26510	31810	5000	33880	44040	5000
11 - 14	8 - 10	29265	32190	39710	47652	8000	50050	65065	8000
15 - 23	11 - 16	37260	40985	49170	59000	8000	63800	82940	8000
24-Plus	17-Plus	43935	48330	56870	68240	8000	74030	96240	8000

Le tarif I est applicable aux véhicules de tourisme utilisés pour les besoins professionnels et déplacements privés.

Par contre le tarif II s'applique aux véhicules utilitaires d'une charge utile maximum de 3,5 T. Les primes afférentes au tarif II sont majorées d'une surprime RTI pour transport des matières inflammables au-delà de 600 l ou 500 kg.

A cette prime, il faut ajouter des surprimes pour personnes transportées à titre gratuit. Selon que ces personnes se

.../...

trouvent dans la cabine, hors cabine ou sont transportées à l'insu de l'assuré, ces majorations varient.

Le tarif III est relatif aux véhicules utilitaires d'une charge utile de plus de 3,5 T. Les surprimes relatives au tarif II sont aussi applicables au tarif III.

Le but poursuivi par notre étude n'est pas de faire une nomenclature de tous les tarifs. Nous devons, pour mieux cerner les choses, nous limiter à ces trois tarifs et, par une extrapolation, présenter leur état dans le futur compte tenu du principe de l'augmentation régulière des primes. En effet, notons que les tarifs ci-dessus sont devenus caduques au 1er janvier 1977. L'arrêté n° 365/MINFI/CE/A du 29 Décembre 1976 devait tout remettre en cause. On assistait à une augmentation des tarifs dans les proportions suivantes :

Responsabilité civile / R T I

Tarif	I	20 %
	II	10 %
	III	25 %

A compter du 1er juillet 1977, ces mêmes tarifs étaient revalorisés dans les conditions ci-après :

RC / RTI	Tarif	I	10 %
		II	5 %
		III	10 %

Il résulte de ces hausses de tarifs qu'en moins de 3 ans (1974-1977), les proportions d'augmentation des tarifs sont les suivantes :

T a r i f	Augmentation totale	Augmentation moyenne
I	30 %	10 %
II	15 %	5 %
III	20 %	6,6 %

Cette solution est-elle unique pour résorber cette hausse des coûts de règlements des sinistres auto ? C'est la question que nous devons nous poser. Admettre une hausse régulière des tarifs peut être une aberration. Si nous partageons ce principe, nous devons déjà penser qu'en 1980, les proportions de la hausse seront les suivantes :

Tarif de base 1974

Tarif	Taux d'augmentation
I	60 %
II	30 %
III	40 %

Plus Cette solution mérite une révision car elle souffre d'un mal : l'absence d'un plafond supérieur. Il faut au contraire trouver des solutions tendant à réduire la fréquence des sinistres et surtout des corporels. Cette baisse de fréquence diminuera non seulement le nombre de victimes à indemniser, des véhicules à réparer, mais et surtout les frais généraux inhérents à la gestion des sinistres auto.

IIème PARTIE : LES AUTRES REMEDES PRECONISES

Il faut sous-entendre un système d'information adéquat une nécessité de prise en compte de l'âge du permis de conduire et de la situation matrimoniale de l'assuré, enfin une revalorisation du permis de conduire et de la visite technique des véhicules.

Chapitre I : Un système d'information adéquat

Inform^{er} c'est avertir, renseigner, ~~instruc~~tion. Les assureurs doivent, par leur système d'information, être à l'avant-garde de la promotion des assurances.

S₁) La promotion des assurances

Très peu de gens s'assurent pour la police. Il est évident que les polices d'assurances, notamment ses conditions générales sont écrites mais, le domaine des garanties reste obscur. Cette promotion doit revêtir deux aspects.

A) La publicité

Il ne sera pas question de vanter les produits de l'assurance ; mais au contraire donner aux citoyens des informations relatives à la prévention routière et aux garanties qu'ils souscrivent.

1°/ La prévention routière

Elle occupe un vaste domaine. Nous n'aborderons dans notre étude que quelques points. Nous devons insister sur la sécurité en agglomération puisque c'est la zone qui enregistre le plus grand nombre de sinistres.

Cette sécurité n'apparaît pas toujours au premier plan des préoccupations des citoyens tant qu'ils n'ont pas été eux-mêmes frappés dans leur personne ou dans leurs proches, ou tant que leur sensibilité n'a pas été alertée par un accident spectaculaire provoquant en un instant la mort de nombreuses personnes. L'objet de cette prévention routière sera de rappeler le devoir de prudence accrue dans les villes ; non seulement à ses habitants, mais surtout à tous les conducteurs qui les visitent ou les traversent. Ces informations doivent toucher toutes les couches sociales ; plus particulièrement les enfants d'école.

Il faudra apprendre aux enfants les précautions nécessaires pour traverser les rues, surtout à la sortie des écoles ; leur apprendre à ne jamais courir dans les rues, développer par ces moyens leur attention et leur personnalité.

Une autre mesure peut être d'ordre réglementaire : l'association des Sociétés d'assurances du Cameroun peut demander aux autorités administratives d'édicter des règles locales de circula-

tion afin d'épargner ce bien suprême qu'est la vie. Il faudra surtout reprimer l'excès de vitesse, les conduites en état d'ébriété en adoptant des sanctions beaucoup plus sévères. | Quid des garanties que les assurés souscrivent ?

1. (1°/ Les garanties)

Au Cameroun, la garantie RC est souscrite par tout conducteur de véhicule ou d'engins à deux roues. Pour la plupart, cette couverture leur permet d'obtenir une attestation d'assurance requise à tout contrôle de police ou de gendarmerie. Cette ignorance de la garantie fait en somme que les assurés sont imprudents car ils ont à l'esprit les Assurances prêtes à les substituer en cas de sinistre. S'ils peuvent s'imaginer que la garantie responsabilité civile ne couvre que les conséquences pécuniaires de la RC qu'ils peuvent encourir à raison des accidents corporels ou matériels causés aux Tiers par les véhicules automobiles, leur goût pour la prudence sera développé ; ceci dans le but de ne pas supporter eux-mêmes les frais de réparation de leurs véhicules en cas d'accident. Il est alors nécessaire que les assurés comprennent les limites des garanties qu'ils ont souscrites.

Quelle forme doit revêtir cette publicité ?

Elle peut prendre plusieurs aspects. Le premier c'est la forme d'une émission radiodiffusée. Au cours de cette émission, on fera appel à un assureur qui répondra aux questions relatives aux assurances, expliquera les garanties.

Une seconde forme consiste à présenter dans nos salles de cinéma, au début de chaque film, des séquences relatives à la prévention routière. On insistera ici sur les dangers de la circulation routière en cherchant à atteindre la sensibilité de tout un chacun. Certains d'entre vous, assureurs, pourront m'objecter que les moyens préconisés coûtent chers. Nous pensons bien que le financement de toutes ces opérations n'incombe qu'aux Cies d'assurances qui peuvent proposer une surprime comme cela est appliqué dans le cadre du fichier central. (250 F)

B) La signalisation

Elle s'inscrit dans le cadre du second aspect de l'information que l'assureur doit donner aux assurés. Plusieurs de nos routes manquent de signalisation. Le problème est si pertinent que les assureurs doivent oeuvrer dans le sens de doter nos rues et routes de panneaux ou signaux lumineux. Nous pensons qu'il ne faut pas toujours attendre les municipalités ou certaines sociétés (Bata, Bastos) pour la réalisation de cette tâche. Comment ce but peut-il être atteint ?

La solution est fort simple. Les assureurs peuvent contribuer à la réalisation de toutes ces opérations en créant une caisse commune où, chaque année seront versées des sommes allouées au financement.

Si dans les solutions préconisées en vue d'assainir la branche auto l'information occupe une place prépondérante, la nécessité de la prise en compte de l'âge du permis de conduire et de la situation matrimoniale de l'assuré mérite notre attention.

Chapitre II : La nécessité de la prise en compte de l'âge du permis de conduire et de la situation matrimoniale de l'assuré

Il faut partir de l'idée selon laquelle les conducteurs titulaires d'un permis jeune sont les plus dangereux. Cela s'explique d'ailleurs par un manque de maîtrise et de sang-froid devant certaines circonstances génératrices d'accidents. Alors ces "jeunes conducteurs" doivent être différenciés des "vieux conducteurs" ; cette distinction prendra la forme d'une majoration de prime.

S₁) La majoration de prime pour les assurés titulaires d'un permis jeune

Si nous avons qualifié d'aberrante la hausse régulière des tarifs, la majoration des primes pour les assurés titulaires

.../...

ind
? .
d'un permis jeune est nécessaire. Elle ne s'appliquera qu'à une catégorie précise de conducteurs. Cette majoration permettra d'éveiller leur esprit afin qu'ils prennent conscience du risque qu'ils représentent pour la société. Le passage de la classe inférieure à la classe supérieure leur servira de référence. Quant à limiter le temps qu'il faut mettre pour franchir la zone de "jeunes conducteurs" nous vous laissons ce soin. Le problème de la détermination du taux de majoration reste posé. Ce taux de majoration s'appliquera compte tenu aussi de la situation matrimoniale de l'assuré.

S₂) L'importance de la situation matrimoniale de l'assuré :

Selon que l'assuré est marié ou célibataire, leur notion de responsabilité diffère. Le marié à la différence du célibataire, se sent beaucoup plus responsable. Son option est de veiller à l'éducation de ses enfants, en un mot sur sa famille. Une différence doit être établie dans ce sens ; laquelle prendra également la forme d'une majoration de prime.

Faut-il seulement s'arrêter à ces considérations ? La revalorisation du permis de conduire et de la visite technique du véhicule s'impose.

Chapitre III : La revalorisation du permis de conduire et de la visite technique des véhicules

S₁) Le permis de conduire

l'ess
gauche
L'essentiel pour tout conducteur n'est pas d'être en possession d'un permis de conduire. Aussi faut-il que ce permis soit obtenu dans de bonnes et dûes formes. Les permis délivrés par complaisance mettent en danger non seulement la vie des titulaires, mais aussi celle des citoyens. Vous jury qui êtes corruptibles, comprenez que ces morts et ces blessures ne sont pas acceptables. Bien qu'accidentelles, elles contribuent au maintien du climat de violence contre lequel notre société doit se défendre et contre-

attaquer. Les permis ne doivent être délivrés qu'aux candidats jugés aptes. On insistera sur la connaissance du code de la route. Néanmoins, le problème des analphabètes se pose ; certains candidats ne parlent ni français, ni anglais. Une solution doit être préconisée dans ce sens au lieu de déclarer ces candidats admis sans contrôle préalable des connaissances sur le code de la route.

Quid de la visite technique des véhicules.

S₂) La visite technique des véhicules

Elle concerne les véhicules affectés au transport public des voyageurs et les taxis. Selon les dates de leur mise en circulation, la rigueur de la visite technique varie.

Le problème ne se pose pas pour les nouveaux véhicules. Mais, s'agissant des anciens, certaines opérations doivent être effectuées :

- Vérification de l'état des freins, des différents feux et d'une manière générale de tout le fonctionnement mécanique

- Eviter les décorations à l'intérieur des véhicules, lesquelles peuvent gêner la visibilité ; vérifier la carrosserie, les pneus s'ils ne sont pas lisses

- Les endroits appropriés pour la circonstance doivent être aménagés de façon à avoir une fosse permettant la vérification du châssis.

Le jury doit personnellement s'occuper de toutes les manœuvres mécaniques du véhicule. Sa décision ne doit être rendue qu'après qu'il ait conduit le véhicule au moins sur un parcours de 500 m. Ainsi tout véhicule ne répondant pas aux normes exigées sera exclus de la circulation.

En conclusion, parce que l'automobile occupe une part d'affaires importante, nous pouvons admettre que l'essor de l'industrie d'assurances au Cameroun dépend surtout de l'amélioration de cette branche. Cette amélioration ne doit pas seulement être dans une hausse régulière des tarifs. La réticence de plusieurs assureurs est une preuve que non seulement l'auto est devenue depuis un certain temps un risque de faillite mais, les solutions jusqu'alors adoptées en vue d'améliorer les résultats sont insuffisantes.

Dès lors, les assureurs doivent plutôt oeuvrer pour le développement de la prévention routière. Un programme d'actions est préconisé. Des grands efforts dans le domaine de la prévention permettront de réduire au minimum le fardeau des sinistres.

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

- ARGUS : L'ingénierie de prévention des sinistres
N° 5340
- ARGUS : Entretien avec J. DE LA VALETTE
N° 5366
- ARGUS : La prévention routière
N° 5380
- FLASH INFORMATION Juillet 1977
- CAMEROON-TRIBUNE N° 859
- Colloque de l'IIA.