

_ / 2 /) _ ES VIPS  MERCIEMENTS

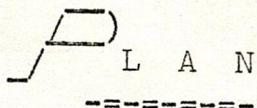
A MON DIRECTEUR DE MEMOIRE

POUR L'ENCADREMENT

JE DEDIE CE TRAVAIL A =

- TOUS LES CENTRAFRICAINS QUI OEUVRENT AVEC
ABNEGATION POUR LE DEVENIR DE NOTRE PAYS

- MARTIN ZIGUELE POUR SA GRANDEUR D'AME
- MES PARENTS ET A ~~MA~~ FUTURE EPOUSE



INTRODUCTION

- Naissance de l'obligation d'assurance en Centrafrique
- Création de la Société d'Etat "SIRIRI"

TITRE I - L'Assurance Auto à la SIRIRI

CH. I - L'Inadéquation des primes et des garanties

§1 - Le montant de la prime

A - La modicité de la prime RC

B - L'importance de la prime des assurances de choses

§2 - Les différentes garanties offertes

A - La consistance des garanties minimales

B - Une timide promotion des garanties complémentaires

CH. II - Une sinistralité inquiétante

§1 - Les causes internes

§2 - Les causes externes

§3 - Le cas des T.P.V.

TITRE II - Nécessité d'une réforme de l'Assurance Auto

CH. I - Rôle des pouvoirs publics

§1 - Ajustement des primes

§2 - Redéfinition des garanties et exclusions

§3 - La clause bonus-malus

CH. II - Rôle de la SIRIRI : Populariser l'assurance Auto

§1 - Par une vaste campagne d'information du public

§2 - A travers une publicité agressive.

CONCLUSION : POUR UN AVENIR RADIEUX

INTRODUCTION

Lorsque, en pleine époque coloniale, les premières automobiles sillonnèrent les pistes de l'ex-Oubangui-Chari, pour le commun des mortels de la contrée, ce moyen de locomotion ne pouvait être que l'apanage de l'homme blanc. Aussi, parmi les autochtones de l'époque, personne ne pouvait s'imaginer que cette invention allait envahir toute l'Afrique en un temps record, au point de devenir un phénomène social ; les statistiques de 1980 donnent 9 000 000 de véhicules au continent africain dont 14 000 en République Centrafricaine⁽¹⁾.

Bien que ces chiffres soient sujets à caution du fait de l'ineffectivité dans la communication des statistiques, il n'en demeure pas moins qu'à travers le continent noir, l'automobile est une réalité qui s'impose chaque jour davantage. Depuis lors, le problème de gestion de la sécurité tant des utilisateurs que des piétons s'est posé avec acuité aux pouvoirs publics africains. C'est ainsi que, peu après les indépendances, à l'instar de la métropole (loi française du 27 Fév. 1958, instituant l'obligation d'assurance automobile et mise en application le 1er Av. 1959), les différents Etats africains vont édicter des lois faisant obligation d'assurance auto, de manière à assurer l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation.

Cependant, si outre-mer, l'assurance auto a suivi une évolution parallèle à celle de la vie courante, dans la plupart des pays africains où les diverses législations ont été harmonisées sous l'égide de la CICA (Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances), les dispositions de la loi du 13 Juillet 1930 s'appliquent encore dans ses grandes lignes. Les réformes se font au compte-goutte - quand elles ne se font pas attendre comme le messie - tandis que l'automobile connaît une sinistralité alarmante qui lui vaut son attribut de "mauvais risque".

(1) Statistique tirée du cours d'ass. auto. de M. D. TRIBONDEAU IIA 1983.

En République Centrafricaine, l'obligation d'assurance en matière de véhicule terrestre à moteur (VTM) a été instituée par la loi n° 63/431 du 18 Décembre 1963. En son article 1er cette loi dispose que "toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur ainsi que par ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler ledit véhicule être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans des conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application".

La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par la présentation d'un document justificatif. Il convient de signaler qu'initialement, l'obligation d'assurance (loi n° 63/431 du 18 Déc. 1963) s'appliquait également à l'Etat. Cette loi sera complétée par la loi 65/72 du 25 Mai 1965 qui exonérera l'Etat de l'obligation d'assurance. Le défaut d'assurance est sanctionné par un emprisonnement allant de 2 à 6 mois et d'une amende de 5 000 à 500 000 francs ou l'une des deux peines seulement.

Par ailleurs la prévention n'est pas en reste car le texte de 1963 impose que les véhicules soumis à l'obligation d'assurance doivent être en "parfait état de fonctionnement". De plus ils doivent "obligatoirement faire l'objet d'une vérification annuelle portant sur leur état mécanique pour les véhicules de tourisme et semestrielle pour les véhicules de transports publics de voyageurs ou de marchandises"(art.12) sous peine de se voir retirer la carte grise par les soins de la police ou de la gendarmerie.

Avant la promulgation de l'ordonnance n° 72/045 du 17 Mai 1972, portant création d'une Entreprise d'Etat d'Assurances et de Réassurances, dénommée "SIRIRI" c'est-à-dire "Sécurité" en Sango (langue nationale de la RCA), comme dans beaucoup d'ex-colonies, le marché centrafricain des assurances était exploité en exclusivité par des agences et délégations des sociétés étrangères. De par leurs structures, ces agences et délégations mobilisaient d'importantes primes qu'elles

transféraient à leur siège. Aussi, prétextant l'insécurité des placements et leurs faibles taux d'intérêt, elles plaçaient leurs réserves techniques sous d'autres cieux, ce qui était naturellement préjudiciable à l'économie centrafricaine.

Informés de la situation, les pouvoirs publics vont réagir à travers la création d'une société nationale d'assurances et de réassurances en vue d'assurer les risques nationaux (IARD) conformément à la résolution de la CNUCED unanimement adoptée à Santiago de Chili en 1972. L'Objet de la SIRIRI aux termes de l'article 2 de l'ord. n° 72/045 c'est :

"d'effectuer les opérations d'assurances et de réassurances de quelque nature que ce soit ;

d'effectuer toutes les opérations financières, mobilières et immobilières, apports en sociétés, souscriptions, achats de titres ou des parts d'intérêts, constitution de sociétés et éventuellement toutes autres opérations financières et industrielles se rattachant directement ou indirectement aux objets ci-dessus ou susceptibles d'en faciliter la réalisation et le développement".

Cependant, pour permettre à la SIRIRI de bénéficier d'un atout de taille dans son essor, il est imposé une disposition légale : "Toutes les sociétés ou organismes d'assurance opérant en RCA, doivent céder obligatoirement en coassurance à la SIRIRI, 10% des primes de chaque risque sans commission" (art. 3).

A défaut de faire l'autopsie des différents portefeuilles des diverses compagnies opérant dans les Etats de l'UDEAC pour dégager une idée édifiante sur l'assurance auto - à ce niveau sous régional - le temps faisant défaut - nous avons jugé utile de nous limiter à un seul pays, la RCA, à travers la SIRIRI, la seule entreprise d'Etat : une jeune compagnie qui se cherche dans un marché d'avenir et donc qui mérite que l'on s'intéresse à son évolution, à ses problèmes puisque les autres compagnies de la place sont des agences et délégations des Sociétés françaises (UAP. Preservatrice, Mutuelles du Mans...)

Partant de la pratique de l'assurance automobile à la SIRIRI avec le cortège de difficultés dans la gestion du portefeuille, nous nous efforcerons d'en découvrir les causes (I). Après avoir examiné où et pourquoi le bât blesse, nous nous attellerons à proposer des solutions de réforme susceptibles de contribuer au redressement de la branche automobile pour un avenir radieux de la SIRIRI (II).

TITRE I : L'ASSURANCE AUTO A LA SIRIRI

Dans cette première partie, nous nous proposons d'étudier l'assurance auto telle qu'elle se pratique dans la Société d'Etat. L'intérêt de l'analyse réside dans le fait qu'une meilleure connaissance de la branche et de ses problèmes facilitera l'énoncé des propositions ou correctifs susceptibles d'être adaptés à la Société. Il va sans dire que le "diagnostic" à suivre n'a pas un caractère exhaustif de même que les ébauches de solutions ne sont pas nécessairement des résultats de recherches destinés à "sauver" la SIRIRI, car entre l'approche scolaire des situations et l'exercice de la profession avec ses anicroches, le fossé est somme toute grand.

A la SIRIRI, la modicité de la prime RC, l'importance de la prime des assurances de choses, ajoutées à la consistance des garanties minimales et la timide promotion des garanties complémentaires font qu'il y a véritablement inadéquation des primes et garanties (CH. I).

Autre élément de préoccupation dans la gestion de cette branche, la sinistralité, est telle que malgré le ticket modérateur que constituent les primes des assurances de choses l'équilibre de la branche reste compromis (CH II).

CHAPITRE I : L'INADEQUATION DES PRIMES ET GARANTIES

A la SIRIRI, en plus des indications contenues dans la carte grise du véhicule (marque, type, genre, puissance fiscale, nombre de places) l'on détermine la catégorie du véhicule c'est-à-dire son usage, avant de fixer la prime. Il n'est pas tenu compte d'autres paramètres de tarification : zone de circulation, catégories professionnelles, éléments propres au titulaire de la carte grise (âge, sexe, ancienneté du permis de conduire). Les véhicules terrestres à moteur (VTM) sont répartis en catégories :

- E : véhicules de tourisme ou à usage personnel
- D : véhicules à usage personnel mais pouvant servir pour le transport privé de commerce (T.P.C.) de l'assuré.
- T.P.M. : transports publics de marchandises.

- T.P.M. : transports publics de voyageurs (cars, taxis, bus, et autres véhicules aménagés à cet effet.
- F : les cyclomoteurs
- Z : véhicules des garages.

§1.- LE MONTANT DE LA PRIME

Il convient de procéder à une analyse séparée de la prime RC (A) et de la prime des assurances de choses (B) afin de dégager leur importance respective.

A - LA MODICITE DE LA PRIME R.C.

En Centrafrique, il convient de noter que malgré la situation de libre concurrence, le tarif automobile est fixé par les pouvoirs publics. Et pendant près de vingt ans, le tarif est resté statique (arrêté n° 663 du 13 Octobre 1963 déterminant les tarifs maxima en RC). Alors que pendant la même période, le prix des pièces détachées (auto) a connu une augmentation de 700%, le tarif de 1981 ne représentait qu'une légère hausse de 100 à 150%.

Jusqu'au crépuscule de 1982, le tarif applicable était celui de l'arrêté n° 543/MPF/CAB du 31 Décembre 1981 relatif à la R.C. illimitée. Ce tarif qui tient compte des caractéristiques traditionnelles à la SIRIRI (force fiscale, catégorie...) se présente de la façon suivante :

FORCE FIS- CALE	: TARIF 1 : CAT. 1	\$: TARIF 2 : CAT. 2	: TARIF 3 : CAT. 3	: TARIF 4 : CAT. 4
0 à 2 CV	: 14 625	: 22 500	: 24 750	: 27 500
3 à 6 CV	: 15 750	: 25 000	: 28 125	: 31 250
7 à 10 CV	: 18 000	: 28 750	: 32 625	: 36 250
11 à 14 CV	: 23 625	: 42 500	: 48 375	: 53 750
24 et plus	: 38 250	: 67 500	: 75 375	: 83 750
	:	:	:	:

Tarif 4 (surprime par place)

Jusqu'à 30 places.....par place 2 000 FCFA

à partir de la 31^e place, par place 1 050 FCFA.

La prime ainsi fixée s'applique à l'année. Il va sans dire qu'il peut être procédé au fractionnement de la prime nette annuelle, conformément aux désirs du client en présence :

Ex. :

1 ^{ère} période de 6 mois.....	68%	de la prime nette annuelle					
2 ^e période de 6 mois.....	37%	" " " " "	"	"	"	"	"
1 ^{ère} période de 3 mois.....	44%	" " " " "	"	"	"	"	"
2 ^e période de 3 mois.....	24%	" " " " "	"	"	"	"	"

Il y a lieu de remarquer que plus la période de garantie est restreinte, plus la probabilité de la survenance du sinistre est grande et par conséquent plus élevée est la fraction de la prime à payer.

En quoi résulte la modicité de la prime RC illimitée ? Sur le plan concret, prenons un véhicule de 4 CV de force fiscale et à usage de transport public de voyageurs (un taxi) avec 5 passagers : à la lecture directe du tarif on aura (pour la R.C. + 5 passagers) :

Prime nette : $31\ 250 + (2\ 000 \times 5)$, sur prime par place \times nombre de places = 41 250

Prime commerciale : $41\ 250 + 1\ 000$ (coût de police) + 16% (taxes) = 48 250.

Il n'est pas rare que le client à qui l'on demande de payer ce montant lève les bras au ciel. L'assuré semble ignorer que si la prime est l'expression de la probabilité de survenance d'un sinistre par la valeur probable du sinistre (prime = coût moyen \times fréquence), dans les assurances de R.C., le coût du sinistre dépend soit d'un accord amiable, soit d'une décision judiciaire avec toutefois l'influence des circonstances économiques du moment. Et comme en assurance de R.C. il n'y a pas de franchise, un seul sinistre corporel peut engager l'Assureur pour des dizaines de millions de francs et ce faisant, bouleverser toute prévision mathématique : l'exemple le plus éloquent est celui de la déci-

sion du tribunal de BAFOUSSAM qui a condamné l'Assureur à payer plus de 150 millions de francs CFA à la suite d'un accident de la circulation qui a occasionné le décès d'un vieux chef traditionnel polygame et père d'une multitude d'enfants. Et dans le cas de la SIRIRI, bien qu'elle soit engagée à concurrence de 50 millions par sinistre et par par véhicule (soit la moitié de son capital social), il suffit que dans l'année un même véhicule fasse deux accidents avec d'importants dégâts corporels se chiffrant à 25 millions pour que l'on commence à s'inquiéter de ce dont ~~de~~main sera fait.

Comment atténuer les effets de la modicité de la prime de la Responsabilité Civile Illimitée ? Ce sera l'objet du paragraphe suivant.

B - IMPORTANCE DE LA PRIME DES ASSURANCES DE CHOSES

Si pour l'assuré, seule la prime de la R.C. obligatoire est abordable, pour l'assureur la prime des garanties en assurance de choses est plus intéressante car elle permet une meilleure compensation des risques.

Reprenons notre véhicule (**taxi**) de l'exemple précédent et assurons-le non pas seulement en RC illimitée, mais en "tous risques" (R.C. + dommages au véhicule + vol + incendie) en supposant que le véhicule a moins de deux années de vétusté.

Soit 4 500 000 FCFA le prix d'achat du taxi

Taux : Dommages au véhicule : 14% du prix d'achat

Incendie : 1,5%

Vol : 0,28%

RC + 5 passagers : $31\ 250 + (2\ 000 \times 5) = 41\ 250$

Dommages au véhicule : $4\ 500\ 000 \times 14\% = 630\ 000$

Incendie : $4\ 500\ 000 \times 1,5\% = 67\ 500$

Vol : $4\ 500\ 000 \times 0,28\% = 12\ 600$

Prime pure = 12 600

Accessoires = 1 000

751 350

Taxe d'enregistrement : 16% de la prime nette

Prime commerciale : 751 350 + 1 000 + 120 216 = 872 566 FCFA

Il ressort de ces deux exemples que la prime "Tous Risques" est dix sept fois plus importante que la prime RC seule. Et pourtant la fréquence des sinistres RC est nettement plus élevée qu'en tièrce totale. Malheureusement, peu sont les clients qui souscrivent cette garantie.

A la SIRIRI par exemple, l'on verra par le cas ci-dessous que la variation de la prime dommages a une sévère répercussion sur le chiffre d'affaires de la société. A titre d'illustration, étudions le cas d'un assuré de taille : la TOCAGES (Total Centrafricaine de Gestion) l'ex-Centra-Hydro, la compagnie des hydrocarbures qui payait :

ANNEE	RC	DOMMAGES	AUTRES RISQUES	TOTAL ET TAXES	POURCENTAGE
1980	1 947 500	53 923 520	26 461 902	87 273 960	
1981	1 880 000	21 723 520	NEANT	25 020 790	-71/81/80
1982	1 410 000	NEANT	22 663 520	27 926 285	+12/82/81
1983	1 002 274	NEANT	NEANT	1 163 640	-96/83/83

Au vu de ces résultats, l'on se rend à l'évidence que la baisse de l'exercice 1983 par rapport 1980 est de 99% c'est-à-dire :

$$\frac{1\ 163\ 640 - 87\ 273\ 960}{87\ 273\ 960} \times 100 = 99\%$$

Or pour une société comme la SIRIRI qui fait 400 000 000 FCFA de chiffre d'affaires dans les années fastes et qui sur un seul client passe de 87 273 960 francs de prime à 1 163 640, doit se demander de quoi demain sera fait.

Ceci est d'autant plus vrai que le nombre d'assurés en dommages et autres risques baisse - Juges-en- En 1982 (1er semestre) 43 assurés ont souscrit la garantie dommages aux véhicules "Tous Risques" alors

qu'au premier semestre 1983, 29 seulement l'ont fait (soit une chute de 33%). tandis qu'en incendie, vol, B.G., 135 avaient acheté cette garantie contre 95 seulement en 1983 (baisse de 30%). Et tous les clients qui laissent tomber ces garanties, invoquent la "dureté" des temps, les affaires n'étant plus florissantes.

Il ressort de cet exemple que la planche de salut n'offre guère de sécurité parce que rongée par un mal : la conjoncture économique - Que reste-t-il encore comme garanties offertes en dehors des garanties minimales et dont la promotion serait salubre ?

§ 2 - LES DIFFERENTES GARANTIES OFFERTES

En marge des garanties obligatoires (A), la SIRIRI vend des garanties complémentaires dont l'éventail n'est pas assez étendu pour contrebalancer la prime RC (B).

A - LA CONSISTANCE DES GARANTIES MINIMALES

Au titre de la Responsabilité Civile obligatoire, la SIRIRI garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile (art.1382 et suivants du Code Civil) que peut encourir cet assuré à raison des accidents corporels ou matériels causés aux tiers par les véhicules automobiles désignés aux conditions particulières de la police. Cependant, il est bon d'ajouter que cette garantie s'étend aussi :

- aux accidents causés par les objets tombant du véhicule en circulation.

- aux accidents occasionnés par le véhicule remorquant par hasard un véhicule en panne ou remorqué lui-même par un autre, les dégâts subis par ces véhicules n'étant pas couverts ;

- aux dommages matériels résultant de jet de flamme, d'incendie ou d'explosion consécutifs à un accident et à tous accidents corporels résultant de jet de flamme d'explosion ou d'incendie des véhicules.

- aux accidents causés aux tiers transportés : il est nécessaire de préciser, tiers transportés à titre gratuit, pas dans une remorque, et n'ayant pas pris place en dehors de la carrosserie du véhicule.

Notons également qu'à la SIRIRI, ne sont pas tiers, l'assuré, le conducteur, les membres de la famille de l'assuré responsable ou du conducteur, les associés de l'Assuré, les préposés ou salariés de l'assuré pendant l'exercice de leur fonction.

Enfin, en complément de la garantie RC, la Société garantit à l'assuré, sans considération de responsabilité, le remboursement des frais "réellement exposés" par lui pour le nettoyage ou la remise en état des garnitures intérieures de son véhicule, de ses effets vestimentaires et de ceux des personnes l'accompagnant, lorsque ces frais sont la conséquence des dommages résultant du transport bénévole et gratuit d'une tierce personne blessée à la suite d'un accident de la route.

Comme on peut le remarquer la gamme des garanties obligatoires est loin d'être variée et complète : c'est pourquoi l'assuré a bien intérêt à souscrire des garanties facultatives (RC "Accidents" hors circulation, RC "incendie" hors circulation) ainsi que des garanties complémentaires. Mais il revient à la SIRIRI de promouvoir ces garanties annexes (B).

B - UNE TIMIDE PROMOTION DES GARANTIES FACULTATIVES ET COMPLEMENTAIRES.

A la SIRIRI jusqu'à ce jour, les garanties mises en vente et donc connues du public sont : la Responsabilité Civile obligatoire comme il se doit le bris de glace, la "Tous Risques" (très rarement souscrite à cause de son coût élevé). Et pourtant à défaut de la tierce complète ou dommage tous accidents, l'assuré peut souscrire des garanties limitées de dommages aux véhicules à des conditions tarifaires accessibles.

Les garanties limitées de dommages aux véhicules s'appliquent aux dégâts survenus hors des garages, remises ou propriétés occupées par l'assuré et résultant d'une collision soit avec un piéton identifié, soit avec un animal ou un véhicule appartenant à un tiers identifié.

La promotion de cette garantie serait intéressante pour l'assuré centrafricain car elle est accordée à concurrence de la valeur vénale du véhicule ou d'une valeur limitée indiquée dans la police. L'aspect le plus passionnant de cette garantie c'est la dérogation à la règle proportionnelle.

Les garanties "personnes transmortées" sont souscrites au compte-gouttes par certains assurés avertis qui veulent avoir la qualité de tiers en même temps que toute personne ayant pris place dans le véhicule en tant que conducteur autorisé ou voyageur transporté à titre gratuit, en cas d'accident : l'accident étant ici défini comme "toute atteinte corporelle non intentionnelle de la part de l'assuré et provenant de l'action d'une cause extérieure (2).

En dehors des garanties pratiquées à la SIRIRI, il y a une série de garanties complémentaires ou facultatives offertes par des assureurs sous d'autres cieux en vue de couvrir les "trous" existant dans les polices traditionnelles. Parmi ces garanties l'on peut citer : la RC remorquage qui couvre les dommages matériels et corporels résultant d'accident ou d'explosion subis par un tiers et causés par un véhicule en panne remorqué par le véhicule assuré. Et, puisque, compte tenu du pouvoir d'achat du centrafricain moyen, la tendance est à l'achat de véhicules d'occasion (prix abordable) qui ne tardent pas à tomber en panne, l'incitation de l'assuré à la consommation de ce produit trouverait un écho favorable.

La "conduite à l'insu". De nos jours les enfants mineurs deviennent de plus en plus éveillés, curieux et prêts à tout entreprendre. Cette garantie aura pour but de couvrir la RC de l'enfant mineur de l'assuré, lorsque titulaire ou non d'un permis de conduire en état de validité, il conduit le véhicule assuré à l'insu de ses parents.

(2) Les garanties du contrat d'assurance automobile B. CHASLES & D. TRIBONDEAU. f 93

Nous pouvons également énumérer la RC à l'égard des collègues de travail transportés en trajet, la RC des passagers du véhicule assuré (ouverture intempestive des portières) etc...L'intérêt commun que présentent ces différentes garanties c'est qu'elles présentent une grande possibilité pour l'Assureur d'éponger les mauvais résultats de la RC obligatoire puisque ces garanties facultatives ou complémentaires jouent rarement - même si elles jouent gros à la survenance du sinistre - C'est pourquoi leur promotion doit être pour la SIRIRI comme le lait pour un bébé.

Facteur déterminant dans la gestion du portefeuille auto, la sinistralité à la SIRIRI (en R.C. surtout) est assez dangereuse. Il conviendra d'en découvrir les différentes causes pour trouver les palliatifs en vue de mieux faire face à la situation.

CHAPITRE II - UNE SINISTRALITE INQUIETANTE

Pour les besoins de l'analyse nous examinerons les causes endogènes et les causes exogènes de la sinistralité, tant en R.C. (qu'en assurance de choses. Par causes endogènes (internes) nous entendons les causes inhérentes à l'aspect technique de la profession et donc susceptibles d'être jugulées ou du moins limitées dans leurs conséquences si l'assureur s'attelait à y remédier en réagissant en temps opportun.

Les causes exogènes (externes) par contre sont celles qui échappent au contrôle direct de l'Assureur : seuls les pouvoirs publics peuvent intervenir avec efficacité afin d'y trouver un palliatif à défaut de les résorber. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que pour être efficace, l'action des assureurs et des pouvoirs publics doit être concertée surtout à certains niveaux. Et ce n'est qu'à ces conditions que l'on pourra de manière globale, limiter les mauvais résultats de la branche auto qui sont en passe de compromettre l'équilibre financier de tout le portefeuille.

§1 - LES CAUSES INTERNES

S'agissant de causes internes, nous pouvons énumérer :

- Le manque de rigueur dans la sélection des risques : en effet il y a quelques agents soucieux de "faire de la prime" qui se bornent seulement à engranger vaille que vaille, toutes les affaires quelle que soit leur qualité. Tel est le cas des T.P.V. où l'on ne tient pas souvent compte des antécédents du conducteur ; d'ailleurs l'absence d'un fichier central qui aurait été d'une grande utilité à cet effet, ajoute beaucoup au laxisme dans l'acceptation des risques.

- L'application de la franchise ou plus exactement des découverts obligatoires à une certaine catégorie de véhicules seulement (T.P.M, T.P.V, et catégorie D). L'arrêté du Ministère des Finances et de l'Economie Nationale en date du 16 Janvier 1968 accorde une franchise obligatoire de 10%, sans réduction de prime aux véhicules assurés et destinés aux T.P.V., TPM et aux transports de Petit Commerce à titre personnel, avec un maximum de 30 000 francs CFA pour la catégorie D et les TPV et un maximum de 60 000 francs pour les T.P.M. Il apparaît qu'une application automatique des découverts obligatoires dans les normes prévues, à tous les véhicules soumis à l'obligation d'assurance - toutes catégories confondues - combinée à l'octroi minutieux des garanties "dommages aux véhicules", serait un atout appréciable pour la SIRIRI ; surtout quand on sait que fréquemment, les assurés, pour arrêter leur fin de mois procèdent à un changement d'usage de leur véhicule.

- Le manque de campagne de prévention de risque animée par les compagnies d'assurance en vue de sensibiliser le public. Ce vide nécessite la mise en place d'un dispositif technique et réglementaire permettant de limiter les sinistres ou leur aggravation à la survenance : c'est le cas type de la prévention routière. Pour ce faire, elle doit connaître une nouvelle impulsion concertée des pouvoirs publics et des assureurs. En effet il convient de noter pour l'intérêt de la question que, lorsque le Premier Ministre Français P. MESSMER avait imposé le port de la ceinture de sécurité et limitation de vitesse (90 Km/H sur route et 130Km/H sur autoroute) il y a eu une économie de 11% de

morts dans l'année (3).

- La concussion : sans être une cause à proprement parler, elle a néanmoins une incidence sur le montant des sinistres : c'est pourquoi pour éviter au maximum qu'expert et assuré, garagiste et assuré s'entendent comme larrons en foire, il serait souhaitable d'avoir un réseau d'experts et de garagistes avec lesquels la compagnie d'assurance va collaborer le cas échéant.

Parallèlement aux causes endogènes, l'on rencontre des causes exogènes dont l'importance n'est pas des moindres.

§2 - LES CAUSES EXTERNES

Ces causes qui échappent aux rayons d'action de l'assureur sont en fait les plus importantes parce que lourdes de conséquences. C'est ainsi qu'en parcourant les procès-verbaux de la police et de la gendarmerie, l'on se rend à l'évidence que la plupart des accidents est due :

- à une vitesse excessive : sur le tronçon de la route trans-africaine (Bangui - Bossembélé), l'itinéraire le mieux tracé avec un revêtement impeccable doté de toutes les signalisations, l'on peut dénombrer autour d'une centaine d'accidents par an, juste sur cette distance de 200 Kms(4).

- au refus de priorité : dans les villes surtout il y a toujours une catégorie de bonnes gens qui se croient toujours plus pressées que les autres au point de forcer le passage, au mépris de règles élémentaires du code rousseau.

- à l'alcoolisme : bizarrement, l'industrie de l'alcool est parmi celles qui prospèrent le plus en Centrafrique. Curieuse sensation

(3) cf. Cours de l'Assurance Automobile de M. TRIBONDEAU I.I.A. 1983

(4) D'après les P.V. de police et de gendarmerie compulsés à la SIRIRI dans les dossiers sinistres. Stage Août-Octobre 1983.

que celle que l'on a au volant d'une automobile, lorsqu'on est en état d'ébriété. L'on n'a jamais l'impression d'aller si vite, et l'euphorie, l'audace, la fatigue, tout se bouscule dans un corps aux réflexes indolents. Et presque toujours à la moindre embardée, la "casse" est inévitable. Paradoxalement aussi, les agents chargés de régler la circulation pour la sécurité des usagers et piétons finissent par tomber dans ce travers et...le cercle vicieux se referme.

- l'infrastructure routière : si les dommages éprouvés par les véhicules résultant de l'état de la route affectée à la circulation publique sont exclus (conditions générales art.12.a.police auto SIRIRI) il ne demeure pas moins qu'en Afrique nombre d'accidents de la circulation sont dûs au mauvais état des routes non bitumées et non recouvertes de latérite donc vulnérables aux précipitations. En Centrafrique, non seulement le pays est enclavé mais les trois quarts des routes sont impraticables pendant les saisons de pluies diluviennes. Et curieusement, les agents^{des T.P.}/n'attendent que cette période pour gratter un peu les routes ce qui produit l'effet d'un coup d'épée dans l'eau !

- Parallèlement à cette infrastructure routière insuffisante et déficiente, il y a l'épineux problème d'absence de signalisation: un gros sinistre d'un T.P.M. que nous avons connu pendant le stage pratique est dû en partie à ce manque de panneaux de signalisation. A la descente d'une colline, une route glissante qui côtoyait un ravin au coude d'un virage dangereux : notre véhicule devalait la pente sous une pluie diluvienne la nuit et à la troisième vitesse. Un brusque coup de pied fit céder les freins...tout était réuni pour que l'irréparable se produisît.

à - à l'inobservation des règlements qui a pour encouragement la corruption : des véhicules ne répondant pas tellement aux normes en vigueur sont toujours bondés de passagers. Qu'un gendarme siffle que l'on lui mouille la barbe avec quelques billets de banque, le "goro" (corruption) et tout rentre dans l'ordre du désordre - vogue la galère.

- les décisions des tribunaux : sans être une cause directe des sinistres, elle sont un élément constitutif des facteurs qui aggravent sérieusement les coûts des sinistres. Et lorsqu'il s'agit de fixer le montant des indemnités à payer par une compagnie d'assurance en cas de décès ou en cas de blessures graves, les magistrats s'emploient à donner des sommes qui se chiffrent en millions comme si les compagnies d'assurance n'avaient pas d'autres raisons d'être que d'indemniser au plus fort.

Ce phénomène qui à la longue risquerait d'amener certaines entreprises d'assurance à mettre la clé sous le paillason mérite d'être endigué à temps. Pour ce faire il serait utile d'organiser des stages de recyclage périodique des hommes de loi en matière du droit d'assurance, ses tenants et ses aboutissants pour qu'ils sentent également le rôle économique de l'assurance entant qu'intermédiaire financier.

Si l'automobile mérite parfois son appellation de "mauvais risque" c'est bel et bien à cause des dommages corporels (et matériels) résultant des transports publics de voyageurs (T.P.V.).

§3 - LE CAS DES T.P.V.

La catégorie T.P.V. (Transports Publics de Voyageurs) a une importance particulière en matière de sinistralité. Aux dernières statistiques de la SIRIRI, les T.P.V. représentent plus de 80% des sinistres que paie la Société. D'ailleurs le rapport sinistres à primes des cinq dernières années met bien en exergue la tendance de la catégorie :

Rapport S/P Auto (en général)

	RESPONSABILITE CIVILE	DOMMAGES
1983		
1982	83,31%	70,32%
1981	210%	97,63%
1980	77,01%	34,98%
1979	286,77%	45,13%

T.P.V.

	R. C.	DOMMAGES
1982	194,7%	-
1981	146,40%	-
1980	52,46%	-
1979	187,02%	-

Source : Statist-SIRIRI

Ces différents chiffres appellent quelques commentaires. D'une manière générale, l'automobile aura connu des résultats particulièrement mauvais en 1979 (rapport S/P 286,77%). Sur le plan politico-social, cette période correspond aux moments de grands troubles qu'aura connus le peuple centrafricain (massacres des enfants suivis de la chute de l'empire). Il n'est pas étonnant que cette année ait été une année de "casse" en matière d'assurance automobile.

Ces résultats catastrophiques auront incité à la vigilance à la SIRIRI : une politique rigoureuse de souscription et de la gestion du risque auto aura eu pour conséquence l'amélioration du rapport S/P qui de 286,77% va tomber à 77%, la meilleure performance jusqu'à ce jour. Le manque du service informatique⁽⁵⁾ entraîne un certain retard dans l'établissement des statistiques qui se font à la main et par le seul responsable du service de Production : c'est ainsi que l'on n'a pas encore les statistiques de 1983. Mais tout porte à croire que ce mouvement sinusoïdal des quatre dernières années va nous donner un rapport S/P compris entre les deux extrêmes connus jusqu'à ce jour (286,77%^{et} 77,01%).

Les rapports S/P en "dommages", terme fourre-tout à la SIRIRI, sont nettement mieux qu'en R.C. Et si la SIRIRI a une année faste sur le plan des affaires c'est sans conteste l'année 1980. Ce retour inespéré à la République aura rendu florissante et prospère la Société

(5) - Voir notre rapport de stage effectué à la SIRIRI I.I.A. 1983. p. 7

d'Etat puisque même en 1980 le rapport S/P en T.P.V. n'était que de 52,46%.

La colonne des T.P.V. incite à la réflexion. En effet si les résultats de l'exercice 1980 ont fait revenir le sourire aux lèvres des responsables de la Compagnie, ce sourire aura été de courte durée. Véritable évolution en V, après le creux de la vallée en 1980, l'année 1981 aura connu une rechute du mal de la SIRIRI qui va porter la rapport S/P à 146,40%. Et sur la même lancée 1982 atteindra le sommum 194,7%. La surprise (agréable ou désagréable) sera réservée par les résultats de 1983.

On fera remarquer que les T.P.M. se comportent bien : malgré l'absence de statistiques disponibles, des informations émanant des cadres de la Société font état d'un rapport sinistre à primes qui avoisineraient 30 à 40%.

Pourquoi de si mauvais résultats en T.P.V. ? En dehors des dommages matériels ce sont les préjudices corporels qui font déséquilibrer la balance. Le préjudice corporel (hormis le cas de mort) est celui qui résulte des dommages éprouvés par un individu dans son intégrité physique. Les lésions subies par la victime d'un accident ("toute atteinte corporelle non intentionnelle de la part de l'assuré et venant d'une cause extérieure"). Ces lésions peuvent être plus ou moins graves et entraîner une incapacité simplement temporaire ou tout au contraire des séquelles parfois susceptibles d'amélioration, parfois définitives. Les blessures causent aussi à l'origine ou au cours du traitement qu'elles nécessitent des souffrances et laissent subsister des fois un déchet esthétique appréciable : autant d'éléments qui entrent en ligne de compte pour le règlement du sinistre.

C'est ainsi que malgré le mode de règlement transactionnel pour lequel opte la SIRIRI en cas d'incapacité, le nombre des accidents et les prétentions des victimes sont tels que les sommes exposées pour les désintéresser sont considérables.

Un trouble grave apparaît toujours avec le décès accidentel d'un être humain dans la vie de son entourage. En effet, avec la victime, disparaissent ses revenus professionnels qui, souvent, sont la seule ou en tout cas la plus importante ressource du foyer. A ses conditions matérielles s'ajoutent pour la veuve et les enfants, les proches parents une épreuve sévère dans leur sentiment d'affection. Il est donc normal que des revendications soient présentées à l'auteur responsable de l'accident et par la même occasion à l'Assureur du responsable.

Le "hic" réside dans le fait que l'Assureur de la place, en Afrique noire surtout, doit faire face aux prétentions de la famille en accordéon. De plus ces prétentions (doublées des réclamations pour préjudice moral) sont appuyées par les décisions judiciaires qui ne se chiffrent qu'en millions de francs CFA au grand dam des Assureurs...

Pour éviter que la température ne monte inconsidérément en matière d'assurance automobile et plus précisément dans la catégorie des T.P.V. (Transports Publics des Voyageurs), force est de rafraîchir l'air autour du thermomètre. Pour pallier cet état de choses, deux solutions s'offrent : la résiliation automatique des polices T.P.V. après sinistre. Mais là n'est pas une bonne méthode car loin d'enrayer les causes du mal l'on ne s'attaque qu'aux effets puisque l'on aurait déjà payé avant de réagir. De plus il ya aurait risque de friction avec la Direction du Contrôle des Assurances si l'assurable la saisissait. Avec un bon ou un mauvais résultat, les T.P.V. sont soumis à l'obligation d'assurance et la loi de 1963 en son article 20 alinea 4 dispose que : "Tout organisme assureur ayant maintenu son refus dûment constaté de garantir un risque dont la prime aura été fixée ainsi qu'il est prévu à l'aleina précédent, sera considéré comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 6 de la loi 62/296 du 8 Mai 1962"

La solution qui retient le plus notre attention consiste en la création d'un pool de gestion des contrats T.P.V. Car, à condition d'être convenablement organisé et judicieusement géré, le pool peut être

Un trouble grave apparaît toujours avec le décès accidentel d'un être humain dans la vie de son entourage. En effet, avec la victime, disparaissent ses revenus professionnels qui, souvent, sont la seule ou en tout cas la plus importante ressource du foyer. A ses conditions matérielles s'ajoutent pour la veuve et les enfants, les proches parents une épreuve sévère dans leur sentiment d'affection. Il est donc normal que des revendications soient présentées à l'auteur responsable de l'accident et par la même occasion à l'Assureur du responsable.

Le "hic" réside dans le fait que l'Assureur de la place, en Afrique noire surtout, doit faire face aux prétentions de la famille en accordéon. De plus ces prétentions (doublées des réclamations pour préjudice moral) sont appuyées par les décisions judiciaires qui ne se chiffrent qu'en millions de francs CFA au grand dam des Assureurs...

Pour éviter que la température ne monte inconsidérément en matière d'assurance automobile et plus précisément dans la catégorie des T.P.V. (Transports Publics des Voyageurs), force est de rafraîchir l'air autour du thermomètre. Pour pallier cet état de choses, deux solutions s'offrent : la résiliation automatique des polices T.P.V. après sinistre. Mais là n'est pas une bonne méthode car loin d'enrayer les causes du mal l'on ne s'attaque qu'aux effets puisque l'on aurait déjà payé avant de réagir. De plus il ya aurait risque de friction avec la Direction du Contrôle des Assurances si l'assurable la saisissait. Avec un bon ou un mauvais résultat, les T.P.V. sont soumis à l'obligation d'assurance et la loi de 1963 en son article 20 alinea 4 dispose que : "Tout organisme assureur ayant maintenu son refus dûment constaté de garantir un risque dont la prime aura été fixée ainsi qu'il est prévu à l'aleina précédent, sera considéré comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 6 de la loi 62/296 du 8 Mai 1962"

La solution qui retient le plus notre attention consiste en la création d'un pool de gestion des contrats T.P.V. Car, à condition d'être convenablement organisé et judicieusement géré, le pool peut être

un excellent moyen de servir à la fois l'intérêt du pays et des compagnies qui y participent. Ce pool T.P.V. aura les caractéristiques suivantes :

- chaque compagnie (ou agence), membre du pool participe aux affaires TPV de tous les autres membres.
- la responsabilité est répartie entre les membres selon la capacité de chacun
- les modalités, conditions et tarifs coordonnés ou unifiés permettront l'établissement d'une certaine discipline sur le marché local.

L'organisation, et l'étendue du pool seront définies dans l'accord du pool ou de ses statuts : ou tout simplement ce pool peut fonctionner sous le contrôle de la Direction des Assurances.

De ce fait, en cas de gros sinistre RC, la participation des différentes compagnies permettra de faire face aux différents coûts et ce faisant la gestion des polices TPV sera mieux contrôlée en vue d'arriver à des résultats beaucoup plus potables. Tâche ardue mais indispensable qui ne peut être menée à bien que dans le cadre d'un pool

Mais encore ne s'agirait-il là que d'une solution sectaire. Peut-être y aurait-il lieu de reformer l'assurance automobile dans son ensemble : cette mission requerra aussi bien la participation des pouvoirs publics que celle de la Société nationale.

TITRE II -

NECESSITE D'UNE REFORME DE L'ASSURANCE AUTO

D'une manière globale, l'assurance automobile se porte mal = système de bonus-malus inadapté, pas de fonds de garantie, politique de souscription inefficace, tarifs inappropriés, sévères décisions des instances judiciaires condamnant les Assureurs à de lourdes sommes d'argent ... autant de problèmes qui font la préoccupation des assureurs et assurés - Mais à ce niveau, l'assuré joue un rôle bien minime = il n'attend qu'à être informé, instruit sur telle ou telle conséquence néfaste de son comportement - C'est pourquoi l'essentiel des efforts à fournir concerne d'une part les pouvoirs publics (CHI) et d'autre part la compagnie nationale étudiée (CHII), sans sacrifier l'assuré ou l'assurable centrafricain = c'est dire qu'il faudra une balance qui soit passée par le pavillon des poids et mesures pour éviter une iniquité compromettante.

CHI - Rôle des Pouvoirs Publics

Les pouvoirs publics dans leur mission de redressement de la branche automobile doivent consacrer leurs efforts dans trois directions essentielles :

- Ajuster le tarif auto (§1)
- Redéfinir les garanties et exclusions (§2)
- Instituer une clause bonus malus adaptée (§3).

§1. Ajustement des tarifs auto

Depuis l'indépendance, la République Centrafricaine est à son troisième tarif applicable en matière d'assurance automobile. Le premier aura mis près de 20 ans (arrêté n°663 du 13 Octobre 1962) (avant d'être libéré par celui de l'arrêté n°543/MEF/CAB du 31 Décembre 1980). Mais sous les coups de boutoir des Assureurs qui arguaient tous azimuts qu'en vingt ans, l'indice du coût de la vie a augmenté et que le prix des pièces détaché est passé de 100 à 700 %, alors que le tarif de 1980 ne constituait que 150 % d'augmentation, les pouvoirs publics ont finalement accédé aux doléances. C'est ainsi que l'arrêté n°0296/MEF/CAB du 2 Septembre 1983 va fixer les nouveaux tarifs maxima applicables en automobile, (R.C, tierce, vol, incendie, bris de glaces, personnes transportées). Ce tarif est ainsi libellé =

I) VEHICULES A 4 ROUES

a) Responsabilité Civile illimitée (obligatoire)

Force fiscale: C.V.	Tarif I Véhic:prom- nades	Tarif II Véhic. Utili- taires	Tarif III T P M	Tarif IV T P V
2	16 900	23 400	28 600	30 250
3 à 6 C V	18 200	26 000	32 500	34 375
7 à 10 C V	20 800	29 900	37 700	39 875
11 à 14 C V	27 300	44 900	55 900	59 125
15 à 23	37 700	59 800	74 100	78 375
24 et Plus	44 200	70 200	87 100	92 125

Le tarif est assorti de surprime ainsi définie =

- 1°) 1 à 30 places = 2 000 F par place
- 2°) de 31 places et plus = 1 200 F par place.

b) Tierce (facultatif) = valeur minimum assurable 800 000 F et une majoration de 10 % pour toute valeur inférieure à 800 000 F.

- 1°) catégorie 1 = 9 % de la valeur assurée
- 2°) catégorie 2,3 et 4 = 16 % de la valeur assurée.

c) Vol (facultatif) = valeur minimum assurable = 500 000 et une majoration de 5 % en dessous.

catégorie 1,2,3 et 4 = 0,35 % de la valeur assurée.

d) Incendie : Valeur minim-assurable 500 000 F et une majoration de 15 % en dessous.

- 1) catégorie 1..... 1,25 % de la valeur assurée
- 2) catégorie 2,3 et 4..... 2 % de la valeur assurée

e) Bris de glaces = catégorie 1,2,3 et 4 = 0,5 % à 0,6 % de la valeur assurée

f) Personnes transportées = cette garantie concerne exclusivement les catégories 1,2, et 3..... 1,25 % de la valeur assurée.

II -

VEHICULES DIVERS

a) Primes R.C. illimitées (obligatoire)

TARIF 5

A/Primes

Cyclomoteur jusqu'à 50 cm³ = 6 525 F

- Scooters et vélomoteurs jusqu'à 125 cm³ = 9 245 F

- Motocyclettes et scooters de + 125 cm³ = 10 150 F

- Side-car (toutes cylindrées) = 17 400 F.

B) Dispositions générales

1°) Usage du véhicule

Les tarifs ci-dessus concernent l'usage défini sous la rubrique tarif 1. Promenade et affaires.

2°) Triporteur à moteur

Appliquer le tarif scooters et motocyclettes majoré de 20 % pour usage commercial.

3°) Voitures à 4 roues d'un poids à vide inférieur ou égal à 150 kg

de
Si la conduite/ces voitures ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, et si le nombre de places ne dépasse pas 2, le tarif applicable sera celui des scooters et motocyclettes majoré de 15 %.

Si le poids à vide de la voiture excède 150 kgs, le véhicule doit être soumis au tarif des voitures automobiles.

4°) Remorques

Toute remorque dont la charge utile maximum est de 300 kgs donne lieu à l'application d'une surprime obligatoire de 20 %.

5°) Barème des franchises "tierce"

Véhicules de catégorie 1 franchise déductible obligatoire de 10 000 F et facultative au dessus de 10 000 F pour ce qui concerne exclusivement le dégât matériel.

Franchise en % de la valeur neuve du véhicule	MINIMUM	REDUCTION
5 %	30 000	20 %
7 %	40 000	25 %
10 %	50 000	35 %
14 %	80 000	40 %
17 %	100 000	45 %
25 %	150 000	50 %

2°) Véhicule de catégorie 2, 3 et 4

Franchise obligatoire toujours déduite de 10 % de montant des réparations sans réduction de prime avec 1 max- de =

- a) 30 000 F pour la catégorie T.P.V. (4)
- b) 40 000 F pour la catégorie T.P.M.

Ces tarifs appellent quelques commentaires =

De manière générale ce tarif a été vivement critiqué par les cadres des compagnies de la place car loin d'être une action concernée son élaboration a été un acte isolé de la Direction du Contrôle des Assurances cependant les rapports de force étant ce qu'ils sont, c'est ce tarif qui a finalement acquis droit de cité sur toute l'étendue du territoire national.

La prime brute de la R C pour un véhicule de tourisme (catégorie) de 24 CV et plus passe de 38 250 F à 44 200 F soit une augmentation de 15,55 % par rapport au tarif de 1980. Les T.P.V force fiscale 24 CV et plus, voient leur prime évoluer de 83 750 à 92 125 F soit une hausse de 10 %. Mais avec les accessoires, les 16 % de taxes et ce que l'on paiera par place et par passager la prime commerciale des T.P.V. dépassera largement les 100 000 F, ce que les assurés trouvent cher.

Le système de la franchise obligatoire est beaucoup plus robuste selon la catégorie du véhicule = particularité, la franchise toujours déduite de 10 % du montant des réparations (dommages matériels) est sans réduction de prime.

L'idéal à notre sens serait de procéder à un ajustement annuel des tarifs en tenant compte de l'indice du coût de la vie. En effet une augmentation faible de l'ordre de 5 % par an permettra à l'assuré de ne pas ressentir le choc brutal d'une hausse soudaine et vertigineuse. De plus la consultation des Assureurs de la place permettra de ne pas fixer un taux arbitraire ce qui pourrait être préjudiciable soit à l'Assureur soit à l'assuré.

En marge de l'ajustement des tarifs d'une manière graduelle, force est également aux pouvoirs publics d'élargir l'éventail des garanties relatives à la R C auto = il faudra aussi supprimer certaines exclusions cadrant mal avec le monde actuel.

§2 - Redéfinition des garanties et exclusions

Le souci de rentabilité et d'équilibre financier auquel ne saurait échapper l'assurance, ne doit pas faire oublier que pour une meilleure protection de l'assuré, une redéfinition complète des garanties et exclusions s'impose. En effet, "les exigences nouvelles des particuliers, les évolutions de goûts et des besoins des assurés semblent souvent en contradiction avec le métier d'assureur et avec les possibilités des compagnies.... Le prolongement de ces tendances conduirait à des situations conflictuelles graves" 6

Pour les pouvoirs publics centrafricains, il sera question d'apporter des modifications et des adaptations de la loi de Juillet 1930. Jusqu'ici dans les polices auto de la SIRIRI, ne bénéficient pas de la garantie =

6 Intervention de Mme CHASSAGNE, Président de l'UAP, au cours d'un dîner débat. in ARGUS n°5830 du 23 Décembre 83 p-2935 "Pour l'Assureur d'aujourd'hui des problèmes nouveaux".

- L'assuré tel que défini dans la police = le souscripteur, le propriétaire du véhicule, et toute personne ayant la garde du véhicule avec leur autorisation, dans le cas de la RC et dure-cours des tiers incendie. Quant aux dommages éprouvés par les véhicules, l'incendie et le vol, est considéré comme assuré le souscripteur, le propriétaire du véhicule, la garantie étant acquise quelle que soit la personne au volant, sous réserve, pour le risque dommages aux véhicules des dispositions de l'article 13, relatives au permis de conduire, certificat de capacité en état de validité.

- Le conjoint, les ascendants et descendants de l'assuré lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule

- les associés, salariés ou préposés de l'assuré dans l'exercice de leur fonction

Au titre des risques exclus, l'on peut citer les accidents causés par le chargement et le déchargement du véhicule.

Ces différentes exclusions appellent quelques réflexions. En effet, en France depuis 1958 (date de l'institution de l'obligation d'assurance) les extensions de garanties n'ont cessé de s'étendre à travers l'abandon progressif de certaines exclusions par les assureurs eux-mêmes ou par leur condamnation judiciaire. C'est ainsi que lors du vote de la loi du 7 Janvier 1981 - assimilant aux tiers les membres de la famille de l'assuré transportés dans le véhicule - le gouvernement s'est engagé à examiner l'ensemble des exclusions de garantie "afin de supprimer celles dont le maintien n'apparaissait plus justifié, soit qu'elles ne correspondent plus à l'état actuel de la Société, soit qu'elles n'apparaissent plus nécessaires pour éviter des fraudes ou des abus. "7

De ce fait est née une nouvelle liste des exclusions désormais autorisées et ce faisant sont abrogées ce qu'appelle Monsieur le Professeur Jean BIGOT, Directeur de l'Institut des Assurances de Paris, (8) des "exclusions unanimement critiquées, souvent inutiles ou carrément tombées en désuétude." Après l'octroi de la qualité de tiers aux conjoints, ascendants et descendants de l'assuré, l'on a abouti à la suppression de l'exclusion relative aux dommages résultant des opérations de chargement et de déchargement du véhicule car dira Monsieur BIGOT, "cette exclusion aberrante avait donné lieu à un contentieux aussi absurde que dérisoire, pour savoir par exemple si un passager ou un tiers extérieur au véhicule, blessé par la chute d'une valise lors de son chargement de son déchargement, était ou non couvert ?"

A propos des dommages subis par les représentants légaux de la personne morale propriétaire d'un véhicule, on peut tenir le même langage = en effet, si le propriétaire est garanti pourquoi son représentant ne le serait-il pas ?

On peut aussi élargir le champ de la critique et se demander à propos de l'exclusion particulièrement choquante et critiquée de toute celle qui concerne les dommages subis par les passagers d'un véhicule à deux roues, dans un side-car ou un triporteur. Arrivé à ce stade, l'on peut s'interroger encore = l'assurance auto est-elle une assurance du véhicule ou du conducteur ? L'homme étant la finalité de toute chose il serait hautement souhaitable/la ^{que}garantie s'étende aux passagers d'un deux-roues ou d'un side-car qui ne sont pas moins des V.T.M.

Pour que le réquisitoire soit complet, il faut s'étonner de l'absence d'un fonds de garantie automobile en Centrafrique, alors que les cas de malheureuses victimes d'accident de la circulation, tuées ou blessées par des automobilistes responsables mais insolvables ou non assurés voire inconnus ne manquent pas dans la contrée. Au Cameroun voir si ce fonds de garantie existe déjà même s'il ne joue pas pour les victimes non camerounaises. Dans le souci de veiller à la réparation des préjudices subis par des piétons dans les cas sus-cités, il est fort souhaitable que les pouvoirs publics se penchent sur la question qui

est pourtant d'actualité = il incombera donc aux autorités de tutelle de définir la nature juridique, le mode d'alimentation, les adhérents, le fonctionnement et les conditions dans lesquelles va jouer le fonds de garantie. Bien de réformes en perspectives dans l'assurance automobile centrafricaine. Mais les pouvoirs publics s'atteleront-ils rapidement à la tâche de manière à ne pas être pris de court par l'ampleur des événements ?

Pour amener l'assuré à se comporter en " bon père de famille, prudent et diligent", l'Assurance a mis en place un système qui doit s'avérer efficace quand il est bien adapté = le bonus - malus.

§3 - LE BONUS-MALUS

Dans les années soixante, l'Administration de contrôle a institué la clause bonus sans toutefois inclure le malus qui, logiquement, devrait aller de pair avec lui. Mais cet état de chose dont disait un ancien de l'I.I.A qui "heurtaient l'équité et le sens commun" va évoluer avec les âges. C'est ainsi que l'arrêté n°543/MPF/CAB du 31 Décembre 1980 déterminant les tarifs maxima applicables en matière d'assurance auto va inclure une clause bonus-malus pour répondre aux bouderies des assureurs de la place.

La période de référence pour l'application de cette clause est d'un an et ne visait que les quatre-roues exclusivement. Cependant, la pratique l'étendra aussi bien aux deux roues qu'aux trois roues. Il est évident que la clause s'applique à la prime individuelle des véhicules de toute catégorie.

BONUS

1 an sans sinistre	bonification 10 %
2 années sans sinistre	bonification 15 %
3 années sans sinistre	bonification 20 %

MALUS

1 sinistre matériel entre 100 000 et 500 000 F CFA, augmentation de 10 %

2 sinistres matériels d'un coût égal ou supérieur à 500 000 F CFA ou un sinistre corporel léger augmentation de 20 %

3 sinistres matériels d'un coût égal ou supérieur à 1 000 000 F CFA ou un sinistre corporel grave augmentation de 25 %.

Tous les sinistres déclarés à l'assureur et susceptibles de faire jouer la garantie sont passibles d'application d'un malus sauf = dans trois cas =

1 - Sinistres pour lesquels l'assuré apporte à la Société assureur, dès la déclaration, les éléments lui permettant d'imputer la responsabilité totale de l'accident à un tiers identifié.

2°) Sinistres ne mettant en jeu que l'une ou plusieurs des garanties suivantes = vol du véhicule, incendie du véhicule, bris des glaces du véhicule.

3°) Sinistres survenus alors que le véhicule était en stationnement, et le tiers auteur du dommage étant ou non identifié, lorsque la responsabilité de l'assuré n'est pas engagée du fait du lieu du stationnement.

Il convient de signaler que cette clause bonus malus semble plus équilibrée (maximum de bonification 20 %, maximum de pénalisation 25 %). De plus dans l'application du malus un distinguo est fait suivant la nature du dommage (matériel ou corporel) et sa gravité.

Mais en dépit de cette mesure de moralisation des assurés, les Assureurs ne tarderont pas à se rendre compte que le remède n'est pas à la hauteur du mal qui ronge la branche et nouvelle grogne dans les rangs. Les pouvoirs publics ne resteront pas longtemps impassibles car dès le 2 Septembre 1983, l'arrêté n°0296/MEF/CAB inclura une nouvelle clause avec un malus très musclé. Autre particularité, la clause de bonus-malus ne fera plus de différence entre sinistre matériel et sinistre corporel.

a)	BONUS	
1 an sans sinistre	=	bonification de 10 %
2 ans sans sinistre	=	bonification de 15 %
3 ans --"	=	bonification de 20 %.

b)	MALUS	
1°) sinistre supérieur à 120 000 F	=	majoration de 20 %
2°) sinistre supérieur à 50 000 F	=	majoration de 50 %
3°) sinistre supérieur à 50 000 F	=	majoration de 100 %
4°) sinistre supérieur à 50 000 F	=	majoration de 200 %
5°) sinistre supérieur à 50 000 F	=	majoration de 500 %

Si la bonification est restée stationnaire, le malus, lui, est passée de 25 % (maximum de 1980) à 500 %. C'est dire que les pouvoirs publics sanctionnent beaucoup plus celui qui conduit mal qu'ils ne récompensent le bon conducteur. Aussi il est dit explicitement et sans aucune autre mention que "sont à prendre en considération pour l'application du bonus-malus ci-dessus, tous sinistres déclarés à l'assureur et susceptibles de faire jouer la garantie, et dont la responsabilité incombe à l'assuré en totalité ou à 50 % et plus.

De peur de se voir "coller" un malus, les/à la suite d'un accident occasionnant des dommages matériels bénins se livrent à un arrangement amiable. Mais il nous semble que le taux de bonification de 20 % (maximum) est assez bas pour encourager des assurés qui conduisent parfois près d'une décennie sans sinistre = le relevement de ce taux à 35 % par exemple récompenserait beaucoup mieux le bon conducteur centrafricain, car si malgré les contraintes économiques et financières auxquelles il est soumis il doit payer les frais d'un accident responsable (malus) et parfois au prix fort il est normal que ses efforts en vue d'éviter les accidents soient quelque peu grassement récompensés. C'est à ce prix que la clause bonus-malus trouvera son sens et sa pleine efficacité.

Pour ce faire, il revient à la SIRIRI de sensibiliser l'opinion nationale en menant une vaste campagne d'information du public et en adoptant une politique de publicité agressive avec le seul objectif d'être présente et efficace sur le marché de la concurrence.

CH II - ROLE DE LA SIRIRI = POPULARISER L'ASSURANCE AUTO

Si jusqu'à une certaine date, le marché centrafricain des assurances a été serein, ce qui se traduisait au niveau des compagnies par un rapport de qualité/prix disparate avec des clients d'une fidélité acquise, de nos jours les clients avisés savent comparer les prix et la qualité des services offerts par les différentes sociétés la place = c'est l'aube d'un jour nouveau, celui des exigences du consommateur, même si ces exigences sont embryonnaires et isolées. D'où la nécessité pour la compagnie d'Etat de passer de la gestion des contrats à la gestion des clients. Il s'agira également de promouvoir toute la série des garanties complémentaires ou facultatives en vue d'éponger les mauvais résultats de la Responsabilité Civile Obligatoire et ce faisant d'être performante sur le marché.

§1 - PAR UNE VASTE CAMPAGNE D'INFORMATION DU PUBLIC

En marge de la tâche des pouvoirs publics qui consiste à édicter des textes pour permettre aux compagnies et à leurs clients d'évoluer dans un cadre juridique approprié, il appartient à chaque société de mettre en oeuvre toutes les recettes susceptibles de lui attirer le plus grand nombre d'assurables possibles. En effet, jusqu'ici, l'assurance en Centrafrique est essentiellement une assurance de l'élite = seuls quelques "évolués" et grands commerçants ont vu la nécessité de souscrire un contrat d'assurance parce que obligatoire, tandis que la masse s'interroge bien sur le rôle social de ce secteur. D'ailleurs, il y a deux ans, (avant l'ouverture des agences de la SIRIRI en provinces) toute l'industrie centrafricaine était concentrée à Bangui, la capitale. Et sur une superficie de 623 000 km², il fallait chaque année, faire le pèlerinage à Bangui pour satisfaire à l'obligation d'assurance aussi, bien souvent, des accidents se produisaient au cours de ce déplacement, accidents qui restaient évidemment à la charge de l'auteur.

Concrètement, l'ouverture de l'assurance au grand public cons-
tera à =

- diffuser intensément des émissions sur les antennes de la radio (medium de masse), télévision aux heures de grande écoute. Ces émissions doivent être conçues réalisées et présentées par des spécialistes de la communication et des assurances = elles doivent s'inscrire dans le cadre de la vulgarisation d'une branche aussi complexe que dense. L'utilisation du Sango, la langue nationale, permettra d'atteindre toutes les couches sociales et de vérifier si le feed-back (choc en retour) est atteint. Au cas où le message ne serait pas passé, en rechercher les causes pour adapter l'information au niveau de compréhension horizontale de la population.

- publier des articles de fond, des statistiques représentant la contribution des assurances aux besoins de financement, au P.N.B. - pour mettre plus à jour la fonction economico-sociale de ce secteur méconnu.

- créer un service de relations publiques pour les compléments d'information à recueillir sur telle ou telle branche = par exemple l'ouverture de la branche vie depuis Janvier 1984 nécessite la présence de gens dévoués et prêts à apporter des propositions de solutions aux différents problèmes des assurables car à Bangui de nos jours, l'octroi de crédit bancaire est subordonné à la présentation d'un contrat vie. Et même si le client a avant tout besoin d'argent, il importe qu'il sache au moins dans quelle galère il s'embarque = à l'Assurance de ne pas faillir à son devoir ^{si} la bonne information est donnée.

Mais les tâches d'information et de relations publiques ne doivent pas répondre à la définition d'un service public = en effet, stratégie commerciale, ces informations sont orientées. C'est pourquoi pour plus d'efficacité, cette tâche d'information et de relations publiques doit être doublée d'une publicité, l'incitation à la consommation.

§2 - A TRAVERS UNE PUBLICITE AGRESSIVE

Les relations publiques comme l'information s'adressent avant tout à la raison, à l'intelligence du public. Pour un commerçant. C'est bien peu de chose. C'est pourquoi il faudra frapper le côté affectif, les sens de la masse en vue de susciter un besoin irrésistible de consommer... Tout et beaucoup. Or la publicité c'est ce qui fait cruellement défaut à l'Entreprise d'Etat. Pourtant le pays est doté des médiums modernes qui ne demandent qu'à rendre ce service si besoin était. Support rêvé tant à son coût qu'à son rayon d'action la radio peut inlassablement "bombarder" les tympans de spots publicitaires.

Pour les "grandes gens", une autre alternative s'offre à l'image, puisque dit-on, nous vivons actuellement la civilisation de l'image. Nous pouvons imaginer la séquence suivante = un jeune cadre au sortir du bureau, à bord de sa R18 GTS, flambant neuve. Plus loin, un groupe d'amis dans un bar lui lance bouyaument un grand bonjour. Distrayant par l'assistance, il perd la maîtrise du volant et versement sans collision préalable dans le ravin d'à côté = dommages matériels importants. La famille est affolée, consternée = tant d'années d'économie en une seconde anéanties. Le conducteur, serein, sourit au grand étonnement de tous. Il a un secret dans le coffre = son assurance "Tous Risques". Oui, la "P.R." vous met à l'abri de toute angoisse au moment critique. Ce film est techniquement réalisable, par les différents jeux de la caméra pour produire l'effet escompté. Temps requis = 30 secondes d'images à l'écran juste pour réduire les coûts publicitaires.

Par ailleurs, il serait ingrat de négliger l'écrit dans un pays où le gouvernement fait de l'alphabétisation à tous les âges son cheval de bataille = journaux, revues, autres prospectus, maillots imprimés, (calendriers... sont autant de moyens de publicité pour amener les fils du pays à "s'assurer centrafricain". En effet dix semaines de stage pratique à la SIRIRI auront révélé que certains clients fidèles jusqu'ici menaçaient d'aller à côté "si ça continuait". D'aucuns ont vite fait de mettre à exécution leur menace et perdre un client qui a mis dix ans avec vous il y a là matière à réflexion.

Condamnée à se tailler la part du lion sur le marché national, la SIRIRI se doit de redéfinir ses objectifs à travers une politique claire, une stratégie appropriée, avec une tactique sans faille = ceci implique un comportement volontariste, une approche marketing des rapports clients - compagnie. Des ballons d'oxygène sont ainsi nécessaires pour lui assurer un souffle décisif, car les nouvelles conditions du marché d'assurance exigeront un esprit nouveau. Si l'on veut faire face, efficacement.

CONCLUSION : POUR UN AVENIR RADIEUX

Eu égard à l'importance de la branche automobile à la SIRIRI, plus de 60% du portefeuille, et compte tenu de la sinistralité inhérente à la branche, bien d'aménagements s'avèrent vitaux pour l'équilibre escompté. Et dans un pays où l'industrie de l'assurance est soumise au contrôle des pouvoirs publics, force est d'amener périodiquement ceux-ci à élaborer un cadre juridique adéquat, véritable garde-fou dans l'exercice de la profession.

Mais une autre réalité avec laquelle la SIRIRI doit beaucoup compter à l'avenir s'impose : la concurrence. Aussi, devant cette bête noire, l'alternative n'est pas toujours mielleuse = disparaître quand on est à court de munitions, ce qui serait une expérience malheureuse pour la Société d'Etat, ou bien mutatismutandum (changer de qui doit être changé) pour mieux faire face en adoptant un new look = le marketing.

Le marketing implique la prise en compte des besoins des consommateurs, du rapport client - compagnie : c'est le passage de l'assurance qu'on achète à l'assurance qui se vend (avec la notion du service après vente). Il s'agira de procéder à une segmentation des clients c'est-à-dire à leur regroupement dans des catégories différentes = catégorie par besoin, par profession, par zone géographique en vue d'une meilleure connaissance et des clients et de leurs besoins. Cette phase de marketing de protection qui permettra de conforter les acquis (politique de croissance zéro) limitera les chutes et les résiliations. Aussi il incombera à la compagnie de veiller à la bonne marche du service après vente = il sera particulièrement question de délai dans les règlements de sinistre, délai que les clients de la SIRIRI trouvent excessivement longs en raison de toute la batterie administrative à laquelle ils sont soumis. L'examen critique de ces différents éléments permettra donc d'apporter des correctifs requis tant à la gestion qu'à l'organisation de l'entreprise.

La seconde phase de marketing appelée "phase de croissance" consistera en un plan d'attaque du marché en vue d'être performant

dans une concurrence plus ou moins âpre. Après recensement des besoins, il y a lieu d'élaborer des produits en conséquence = par exemple si les assureurs de RC ont l'habitude d'exclure les dommages causés à un tiers par un véhicule remorqué, il faudra mettre en vente des garanties RC remorquage.

Ensuite il reviendra à la direction de l'Entreprise de choisir le réseau de distribution = à l'heure actuelle, la SIRIRI a 3 agences (Bangui - Bouar - Berberati et bientôt Bambari), plus des bureaux de souscription jalonnant les provinces. Le mot d'ordre consistera à passer par les mass media en place (radio, TV, presse écrite) pour informer et surtout amener le public à s'assurer centrafricain. Ces différentes tâches ne sont susceptibles d'être accomplies avec brio qu'avec une bonne équipe de cadres rompus à la technique des assurances et des problèmes avoisinants.

A la lumière des analyses qui précèdent, même si la sous catégorie RC connaît des difficultés, l'automobile en général ne saurait être taxée de "mauvais risque". Car en définitive, il n'y a pas de mauvais risques dans la mesure où à ces risques élevés doit correspondre un tarif élevé. Par contre il peut y avoir de mauvais assureurs s'ils n'ont pas vu le ver dans le fruit. Si l'assurance automobile en France se porte bien de nos jours, c'est qu'elle a su allier efficacement une augmentation graduelle des tarifs en rapport avec l'évolution du coût de la vie doublée d'une politique d'assainissement sur le plan technique.

Il appartient à la SIRIRI de mettre le maximum de chance de son côté car gérer c'est prévoir avant tout mais c'est également commander, organiser, coordonner et contrôler : et la SIRIRI ne saurait y déroger si elle tient à s'affirmer sur le plan national et à gravir à long terme les escaliers des grands marchés CICA.

TABLE DES MATIERES

	PAGE
Introduction.....	1-2-3-4
Titre I - l'Assurance Auto à la SIRIRI.....	5
CH.I - L'Inadéquation des Primes et Garanties..	5
§1 - Le montant de la Prime.....	6
A/ - Modicité de la Prime R.C.....	6-7
B/ - Importance de la Prime des Assurances de choses.....	8-9
§2 - Les différentes garanties offertes.....	10
A/ - Consistance des garanties minimales.....	10
B/ - Une timide promotion des garanties facul- tatives et complémentaires.....	11-12
CH.II - Une sinistralité inquiétante.....	13
§1 - Les causes internes.....	14-15
§2 - Les causes externes.....	15-16-17
§3 - Le cas des T.P.V.....	17-18-19-20 21
Titre II - Nécessité d'une réforme de l'Assurance Auto.....	22
CH.I - Rôle des Pouvoirs Publics.....	22
§1 - Ajustement des tarifs auto.....	22-23-24 25
§2 - Redéfinition des garanties et exclusions.	26-27-28 29
§3 - Le Bonus-Malus.....	29-30-31
CH.II - Rôle de la SIRIRI : Populariser l'Assu- rance Auto.....	32
§1 - Par une vaste campagne d'information du Public.....	32-33
§2 - A travers une publicité agressive.....	34-35
Conclusion : Pour un avenir radieux.....	36-37
Bibliographie sommaire	- p38

BIBLIOGRAPHIE / SOMMAIRE

OUVRAGES GENERAUX

- BEDOUR (J) et ses Collaborateurs, Précis des accidents d'automobiles, L'Argus, 6e édition, 1977
- CHARBONNIER (J), Marketing en Assurance, L'Argus 6e édition 1977
- CHASLES (B) et TRIBONDEAU (D), Les Garanties du Contrat d'Assurance automobile
- CODE DES Assurances (Le Contrat d'Assurance), L'Argus édition 1982
- PICARD et BESSON, Les Assurances Terrestres en droit français, Tome I L'Argus 1982.

REVUES

- 1 - L'Argus (la semaine), "Assurance automobile : BONUS-MALUS et modalités d'application", Journal International des Assurances n°5830 du 23 Décembre 1983
- 2 - L'Argus (la semaine), n°5824 du 11 Novembre 1983
-"Les marchés Tchadien et Centrafricain des Assurances", REVUE de l'I.I.A n°6, Janvier Yaoundé, 1978

MEMOIRES

- KOTENOU (A), L'Organisation et les Problèmes des Services Techniques de la Société d'Etat d'Assurances et des Réassurances SIRIRI, I.I.A Yaoundé 5e PROMOTION
- TAKAM (G), Le Marché d'Assurance dans les pays de la CICA, Université de Yaoundé, 1974.
Mémoire de licence. 4^e Année Sc. - Eco.
Rapports de Stage
- SOROHOUL (A), Rapport de Stage effectué à la SIRIRI du 1er Août au 15 Octobre 1983

ZIGUELE (M) : SIRIRI : Son Développement et la branche Auto,

I.I.A Yaoundé 3e promotion

(1976-78)

-
- CNUCED, Les activités du programme spécial en Assurance de
la CNUCED, UNCTAD/INS/75/5 Mai 1983 GE 83-82.430
 - FFSA: "Les évolutions récentes du ^{2e} marché
français de l'Assurance"
Conférence du Pt Lallement. IIA 1984

E R R A T A

Page	2	4è ligne	lire responsabilité civile
	3	11è ligne	quelle que
	5	16è ligne	l'aspect modérateur
	6	1ère ligne	T.P.V. 18è ligne = 31 Dec 1980
	8	9è ligne	demain
	11	§ B	une virgule après il se doit,
	12	6è ligne	lire transportées
	13	4è ligne	offrent à la place de présentent
	15	3è ligne	néanmoins
	16	1ère ligne	au volant d'une automobile
		2° § 2è ligne	les véhicules <u>et</u> résultant
		7è ligne	torrentielle et non diluvienne
	18	dernier § 3è ligne	retour inespéré
	19	2° § 3è ligne	avoisinerait (au singulier) - préjudice, ^{prive}
	20	2° § 2è ligne	concertée ^{ces conditions - y aurait} _{nant}
	25	2° § 2è ligne	catégorie E : (après Dte du (Ardo de Arces)
	27	1° § 3è ligne	et du recours
	28	§ 1 12è ligne	, (après chargement)
	31	3° § 2è ligne	est passé
	32	chap. II 5è ligne	sociétés de la place
		11è ligne	ce faisant
		§ 1 :	lire
		11è ligne	Vaste campagne
	34	§ 2 2è ligne	Centrafricaine des assurances
		14è ligne	, (après commerçant)
	22	§ 1 7è ligne	lance bruyamment.
			pièces détachées