

**INSTITUT INTERNATIONAL  
DES ASSURANCES**  
B.P. 1575 YAOUNDE

10<sup>ème</sup> Promotion  
1990 - 1992  
Cycle Supérieur

# **Contribution à l'Amélioration des Resultats Techniques de la Branche Automobile en République Centrafricaine**

Mémoire de fin d'Études en vue de l'obtention du  
Diplôme d'Études Supérieures d'Assurances

Présenté par :  
**YAMBE Gérard**

Sous la Direction de  
**Mr. NDJOMATCHOUA Benoît**  
Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun

Juln 1992



# T A B L E   D E S   M A T I E R E S

|                                                                                                                         | Pages |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Dédicace                                                                                                                |       |
| Avant Propos                                                                                                            |       |
| Abréviations                                                                                                            |       |
| Introduction .....                                                                                                      | 3     |
| Première Partie : Problèmes Propres à l'Assurance Automobile et<br>leurs Solutions .....                                | 6     |
| Chapitre I.- Problèmes Relatifs aux Primes.....                                                                         | 6     |
| Section I.- Problèmes Humains .....                                                                                     | 6     |
| Paragraphe I.- Formation et Recyclage .....                                                                             | 6     |
| Paragraphe II.- Méconnaissance de l'Assurance par les Popu-<br>lations .....                                            | 7     |
| Section II.- Problèmes Liés aux Produits .....                                                                          | 8     |
| Paragraphe I.- Conception des Garanties Automobile.....                                                                 | 9     |
| Paragraphe II.- Distribution des Produits .....                                                                         | 9     |
| Paragraphe III.- Tarif Automobile .....                                                                                 | 11    |
| Paragraphe IV.- Règlementation des Placements .....                                                                     | 13    |
| Chapitre II.- Problèmes Liés aux Sinistres .....                                                                        | 15    |
| Section I.- Qualité du Personnel, lourdeur dans le Traitement des<br>Dossiers Sinistres et Organisation du Travail..... | 15    |
| Paragraphe I.- Qualité du Personnel .....                                                                               | 15    |
| Paragraphe II.- Lourdeur dans le Traitement des Dossiers<br>Sinistres .....                                             | 15    |
| Paragraphe III.- Organisation du Travail.....                                                                           | 17    |
| Section II.- Collusion entre Agents, Assurés et Tiers .....                                                             | 18    |
| Paragraphe I.- Collusion ent <sup>re</sup> Agents et Assurés.....                                                       | 18    |
| Paragraphe II.- Collusion entre Agents-Assurés et Tiers ....                                                            | 19    |

.... / ...



|                                                                                                | Pages |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Deuxième Partie : Problèmes Liés l'Environnement de la Branche<br>Auto et Leurs Solutions..... | 21    |
| Chapitre I.- Les Primes .....                                                                  | 21    |
| Section I.- Crise de Liquidités.....                                                           | 21    |
| Paragraphe I.- Application de la Clause Bonus-Malus.....                                       | 21    |
| Paragraphe II.- Facilités de Paiement .....                                                    | 22    |
| Section II.- Le Contrôle Routier.....                                                          | 23    |
| Paragraphe I.- Contrôle effectué par les Agents de Police                                      | 23    |
| Paragraphe II.- Contrôle effectué par la Gendarmerie....                                       | 24    |
| Chapitre II.- Les Sinistes .....                                                               | 25    |
| Section I Réparation des Préjudices Corporels et Matériels.....                                | 25    |
| Paragraphe I.- Préjudices Corporels.....                                                       | 25    |
| Paragraphe II.- Inexistence d'un Cadre Juridique de la<br>Profession d'Experts Automobile..... | 27    |
| Section II.- Contrôle des Sociétés d'Assurances .....                                          | 30    |
| Paragraphe I.- Liquidation de la SIRIRI.....                                                   | 30    |
| Paragraphe II.- Sociétés encore en Vie .....                                                   | 31    |
| Section III.- Problèmes Liés à la Circulation Routière.....                                    | 32    |
| Paragraphe I.- Entretien des Routes et Signalisation<br>Routière.....                          | 32    |
| A.- Etat des Routes .....                                                                      | 32    |
| B.- Signalisation Routière.....                                                                | 32    |
| Paragraphe II.- Prévention Routière et Permis de Conduire                                      | 33    |
| A.- Prévention Routière.....                                                                   | 34    |
| B.- Permis de Conduire .....                                                                   | 34    |
| CONCLUSION .....                                                                               | 35    |
| BIBLIOGRAPHIE                                                                                  |       |
| ANNEXE                                                                                         |       |



D E D I C A C E  
=====

A mon père feu YAMBE Romuald qui m'a quitté prématurément.

A ma mère, courageuse ménagère qui, en dépit de grandes difficultés de la vie, a accompli efficacement son devoir de mère en faisant de moi un homme...



## AVANT - PROPOS

=====

Le règlement intérieur de l'INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES prescrit aux élèves du cycle supérieur la rédaction et la soutenance d'un mémoire à l'issue de leur formation.

C'est pour répondre à cette obligation que nous avons essayé d'engager une réflexion sur l'assurance automobile en Centrafrique.

Notre travail n'est que l'oeuvre d'un amateur et par conséquent ne saurait nous engager qu'en notre qualité d'étudiant et de chercheur et non pour le reste de notre vie, notamment professionnelle.

Aussi, nous demandons au lecteur indulgence et tolérance à notre égard.

Nos remerciements vont à :

- Monsieur NDJOMATCHOUA Benoît qui a bien voulu nous encadrer malgré ses multiples contraintes professionnelles et familiales.
- Monsieur TEKELI Pierre, Directeur Adjoint aux Assurances Conseils Centrafricains pour ses sages conseils.
- Tous ceux dont nous ne pourrions citer les noms ici qui nous ont aidé à réaliser ce modeste travail.



ABREVIATIONS UTILISEES

S = Charges de sinistres = Sinistres payés nets de recours  
+ Provisions pour sinistres à payer  
au 31/12 de l'exercice d'inventaire  
- Provisions pour sinistres à payer  
à l'ouverture.

P = Primes acquises = Primes émises nettes d'annulations  
et de tous impôts et taxes  
+ Provisions pour risques en cours  
de l'exercice précédent  
- Provisions pour risques en cours  
de l'exercice d'inventaire

R. C. A. = République Centrafricaine

R. C. = Responsabilité Civile

F.G.A. = Fonds de Garantie Automobile



## INTRODUCTION GENERALE

L'assurance automobile a connu une lente évolution en République Centrafricaine depuis l'implantation des premières Agences Etrangères d'assurances dans les années cinquante.

A cette époque, l'automobile était encore un bien rare les autochtones ne disposant pas de ressources substantielles, ne pouvaient se le procurer. Les seules voitures des expatriés pouvaient faire l'objet d'une assurance à ce moment là.

Pendant cette période, l'Oubangui - Chari (1) faisait partie de l'Afrique Equatoriale Française et de ce fait était sous l'empire des lois françaises, qui n'imposaient pas encore l'obligation d'assurance automobile.

Mais, depuis l'indépendance (13 Août 1960) on a pu remarquer une progression du nombre de véhicules automobiles, augmentant ainsi le risque d'accident de la circulation. Ainsi, en plus des expatriés quelques centrafricains appelés pompeusement "évolués" assuraient leurs automobiles.

La République Centrafricaine à l'instar d'autres pays membres de la CICA (2) par voie législative a rendu obligatoire l'assurance de responsabilité civile automobile (cf loi 63/431 du 03 Décembre 1963).

A cause de cette loi et de la méconnaissance des autres branches d'assurances par le public, l'automobile est devenue prépondérante sur le marché centrafricain.

..../...

---

(1) Oubangui Chari : appellation de la République Centrafricaine avant l'indépendance.

(2) CICA : Conférence Internationale des Contrôles d'Entreprises d'Assurances créée en 1962.



Les résultats de cette branche tel que le montre le tableau en annexe sont déficitaires pour la période allant de 1986 à 1990 (1). Cette situation se caractérise par une charge de sinistres de plus en plus considérable par rapport aux primes acquises.

Si le résultat technique  $(\frac{S}{P})$  (1) de la branche auto qui représente près de la moitié des primes brassées par les assureurs centrafricains continue de se dégrader, il rejaillira certainement sur le résultat global du marché de manière négative. La recession aidant, la part des autres branches généralement bénéficiaires diminuant, ce déficit chronique pourra conduire à terme le secteur des assurances à l'asphyxie.

Cette asphyxie qui profile à l'horizon ne saurait nous laisser indifférents.

Aussi, nous essayerons de repertorier les problèmes qui sont à l'origine de cet état de choses d'une part, et d'autre part nous tenterons de proposer des solutions. Ceci, dans le seul but d'apporter notre modeste contribution à l'assainissement du portefeuille auto et, partant de celui du marché tout entier d'où le thème :

"Contribution à l'amélioration des résultats techniques de la branche automobile en République Centrafricaine".

Notre travail sera articulé autour de deux points :

I.- Problèmes propres à l'assurance automobile et leurs solutions

II.- Problèmes liés à l'environnement de la branche automobile et leurs solutions.

..../..

---

(1)  $\frac{S}{P}$  =  $\frac{\text{Charge de Sinistres}}{\text{Primes Acquises}}$  (cf Abréviations en annexe).



Cette approche procède de notre souci d'assortir chaque problème recensé d'une proposition de solution au lieu de confectionner d'abord un catalogue de tous les problèmes et de dresser ensuite un catalogue de suggestions (à notre avis, ceci serait ennuyeux et fastidieux).

Il sera question dans chacun de ces points de voir comment agir sur P pour l'augmenter et par ailleurs de voir comment agir sur S pour le réduire ou à tout le moins le stabiliser afin, de rétablir l'équilibre rompu de la branche auto et éloigner le spectre de l'asphyxie qui plane sur le marché centrafricain des assurances.



## PREMIERE PARTIE

### PROBLEMES PROPRES A L'ASSURANCE

#### AUTOMOBILE ET LEURS SOLUTIONS

Dans cette première partie, nous évoquerons quelques problèmes propres à l'assurance automobile que nous estimons cruciaux ; qui empêchent l'accroissement de la prime et aggravent la charge de sinistres contribuant ainsi au déséquilibre de ladite branche.

#### CHAPITRE I.- PROBLEMES RELATIFS AUX PRIMES

Ici, certains problèmes qui font stagner ou diminuer le volume des primes feront l'objet d'un examen de notre part.

Ils seront tantôt humains, tantôt liés aux produits.

##### Section I.- Problèmes Humains

Il s'agira dans cette section de se pencher sur la formation et le recyclage du personnel d'une part, et d'autre part de mettre en évidence la méconnaissance de l'assurance par les populations.

##### Paragraphe I.- Formation et Recyclage

###### a)- Problème

En R.C.A. (1) actuellement, les assureurs ne s'intéressent qu'à la formation et qu'au recyclage des cadre moyens et supérieurs en ignorant superbement les agents d'exécution qui malheureusement sont ceux qui ont des contacts permanents avec la clientèle.

..../...

---

(1) R.C.A. : (cf abréviations en annexe)

R.C. : (cf abréviations en annexe)



Il est indéniable que ces derniers non outillés au plan technico-professionnel ne vendront généralement que la garantie responsabilité civile obligatoire laissant ainsi s'échapper un aliment substantiel de prime qu'auraient procuré aux compagnies les garanties facultatives (dommages ou tierce, vol, incendie, bris de glace, individuelle personnes transportées) qui de surcroît sont qualifiées de "bons risques" par rapport à la R.C.

b)- Solution

La solution à ce problème réside dans la création par les compagnies d'une structure commune chargée de la formation et du recyclage desdits personnels.

Nous déconseillons toute action individuelle de leur part, car, un centre commun permettra à celles-ci de ne pas faire face à des frais élevés de fonctionnement de plus, les bénéficiaires des enseignements qui y seront dispensés communiqueront facilement dans le cadre des relations inter-compagnies.

Enfin, notre intime conviction est que, ces enseignements bien élaborés, adaptés au contexte centrafricain et bien assimilés auront indubitablement une incidence positive sur le chiffre d'affaires automobile du marché.

Paragraphe II.- Méconnaissance de l'assurance par les populations

a)- Problème :

C'est un secret de polichinelle pour qui connaît la Centrafrique de dire qu'une bonne frange de la population est analphabète, et que ceux-là



même qui savent lire et écrire s'intéresse peu ou pas du tout à l'assurance.

La méconnaissance qui en résulte pousse beaucoup de personnes propriétaires de véhicule terrestres à moteur à ne pas s'assurer du tout ou à ne prendre que la garantie obligatoire par peur du gendarme.

b)- Solutions Proposées

L'oraison funèbre de l'Etat-Providence étant prononcée, il appartiendra aux assureurs de mettre à contribution le média d'Etat de service public (radio télé, presse écrite) pour sensibiliser les populations de manière permanente sur les assurances en générale, et en particulier sur les garanties facultatives de la branche auto. (Ce qui n'est du tout pas fait actuellement).

Le message à véhiculer dans le cadre de cette opération de charme devrait être simple et délivré dans les langues parlées et/ou écrites par la majorité des citoyens. Le Sango et le Français seraient très indiqués.

Ce message ne pourra passer que si, au préalable les assureurs auront démontré, justifier l'utilité publique de l'assurance. Cette solution n'est-elle pas un facteur d'augmentation de prime ?

Après ces problèmes humains nous passerons à ceux liés aux produits.

Section II.- Problèmes liés aux Produits

Nous examinerons la conception des garanties offertes par la branche auto, analyserons leurs circuits de distribution, porterons un regard critique sur le tarif et sur la réglementation en matière de placements.

...../....



## Paragraphe 1.- Conception des Garanties Automobile

Les polices automobile émises sur le marché centrafricain n'ont pas changé tant dans leur fonds que dans leur forme depuis la période pré-indépendance à ce jour. Ce qui signifie clairement que ce sont des produits d'emprunt que nous vendons aux assurés centrafricains.

Ces produits conçus dans le contexte français répondent-ils aux besoins de l'assuré centrafricain ? Nous répondrons par la négative car, la R.C.A. quoiqu'étant un pays d'expression française a des spécificités dans tous les domaines qui lui sont propres.

Les assureurs devraient concevoir des produits adaptés au contexte centrafricain en les diversifiant d'avantage au besoin. Ceci augmenterait à coup sûr le volume des primes automobile en quantité et en qualité.

A titre d'exemple depuis un certain temps les assurés centrafricains expriment le désir de voir intégrer aux garanties traditionnelles la garantie DEFENSE ET RECOURS.

En effet, ils ont constaté avec regret que les assureurs ne prennent la direction du procès en matière de la leur défense que si leurs intérêts sont réellement menacés.

Par ailleurs, ils ne peuvent en l'état actuel des choses prétendre à une quelque assistance judiciaire de la part des compagnies lorsqu'ils ont à faire face à un tiers responsable non assuré.

## Paragraphe 2.- Distribution des Produits

### a)- Problème

Les canaux de distribution ne couvrent pas l'ensemble du territoire donc sont insuffisants. En plus, quelques rares antennes situées hors de Bangui



sont de qualité douteuse.

En effet, les assureurs centrafricains sont pratiquement tous concentrés à la capitale. En province ou à l'arrière pays ils utilisent des hommes d'affaires pour placer leurs polices. Les assurances étant une "matière" délicate aux contours complexes nous nous interrogeons sur l'opportunité d'un tel choix ?

Il est évident que les conséquences résultant des omissions, erreurs dues à l'incompétence de l'intermédiaire et/ou de ses proposés sont préjudiciables à l'assureur.

Cette option peut constituer une porte ouverte aux fraudes et malversations de toutes sortes, tout ceci à cause du fait que l'on aura confié la distribution des produits délicats à des personnes non préparées à cet effet.

Ce qui précède ne saurait favoriser une réelle expansion du volume des primes automobile. Aussi, il y a de fortes chances que ces primes soient destinées à des fins sans aucun rapport avec les assurances et que, ces "apporteurs d'affaires" ne se limitent qu'à la vente de la garantie R.C.

b)- Solution Proposée

Mettre sur pied de manière méthodique et progressive , un réseau de distribution constitué principalement d'agences générales et de bureaux directs à même de quadriller tout le territoire et de rapprocher ainsi l'assurance de l'assurable.

Le choix entre bureau direct et agence générale doit impérativement tenir compte de l'incidence financière subséquente.



La compétence et l'expérience exigées à ces deux types de canaux de distribution aideront à l'accroissement du chiffre d'affaires.

Après avoir agi sur "P" en vue de l'augmentation nous verrons dans un second chapitre comment nous agissons sur "S" pour le diminuer ou à tout le moins le stabiliser.

Paragraphe III.-      Tarif Automobile

a)- Problèmes

Les critères actuels de tarification sont obsolètes parce que datant de 1958. Les deux critères de tarification légaux ne se rapportent qu'au véhicule à savoir : l'usage et la puissance fiscale.

Par la pratique, les assureurs centrafricains ont introduit un troisième critère : la source d'énergie qui malheureusement est également liée au véhicule.

En tout état de cause, aucun des critères ne tient compte de l'environnement de la voiture qui à coup sûr influence la survenance des sinistres.

Les assureurs en forçant régulièrement la main à l'Autorité de tutelle en vue du relèvement de tarif croit résoudre le problème de déséquilibre de la branche automobile.

Ces différentes hausses du tarif ont eu des effets pervers favorisant l'augmentation du nombre de contrevenants à l'obligation d'assurance de R.C automobile.

En effet, les moyens financiers des assurables se réduisant sous l'effet de la crise économique, les usagers ont tendance à circuler sans

...../.....



assurance. "P" ici aura tendance à diminuer.

b)- Solutions Proposées

Le tarif actuel étant figé et trop standardisé, l'Autorité de contrôle dans l'optique d'un tarif attractif et juste devrait introduire de nouveaux critères se rapportant au conducteur habituel, à la zone de circulation.

1.- Critères se rapportant au conducteur habituel

L'âge, l'ancienneté du permis de conduire et le sexe pourraient être retenus.

S'agissant de l'âge, il est prouvé que les jeunes font la vitesse sont moins concentrés au volant et de ce fait, sont à l'origine de beaucoup d'accidents.

Ce critère est d'autant plus important que la population centrafricaine est constituée pour la plupart de jeunes.

En ce qui concerne l'ancienneté du permis, il est établi que les moins habiles au volant font trop d'accidents et se recrutent parmi ceux qui ont des permis de conduire récents.

Pour ce qui est du sexe, toutes les statistiques disponibles révèlent que les femmes font moins d'accidents.

2.- Critère lié à la zone de circulation

Les zones urbaines, espaces de concentration des véhicules terres-

...../...



tres à moteur par excellence connaissent par rapport aux zones rurales une circulation intense qui accroît les risques d'accident.

Le relèvement du tarif comme solution au problème du déséquilibre de la branche auto ne devrait intervenir qu'en dernier ressort car, elle ne paraît en général que des effets pervers comme nous l'avons démontré plus haut.

Nos suggestions peuvent concourir à augmenter "P".

#### Paragraphe IV.- Règlements des Placements

##### a)- Problème

Nous savons que près de la moitié des primes brassées par les compagnies en Centrafrique proviennent de l'assurance automobile.

Les valeurs admises en représentation des provisions techniques sont générés par ces primes. Les placements qui en résultent au regard de la réglementation actuelle ne répondent plus aux critères de rentabilité, de diversité, de sûreté et de liquidité.

Les valeurs d'Etat (valeurs de première catégorie) admises sans limitation en représentation des provisions techniques dont l'achat est obligatoire sont mal rémunérées ne sont plus sûres et ne peuvent être liquides à court ou à moyen terme à cause des difficultés de trésorerie de l'Etat.

Nous insistons sur ce problème parce que, les produits qui résulteraient des placements rémunérateurs corrigeraient le déséquilibre des résultats techniques.

..../...



b)- Solution Proposée

L'Etat devrait refondre la réglementation en matière de placements de manière à les orienter vers des canaux qui leur permettraient de répondre aux quatre critères ci-dessus énumérés.



CHAPITRE II.-

PROBLEMES LIES AUX SINISTRES

Dans ce chapitre, nous mettrons en relief quelques problèmes essentiels qui entraînant l'augmentation de "S" et par voie de conséquence conduisent à la détérioration du rapport  $\frac{S}{P}$ . Ils seront évidemment assortis chacun d'une proposition de solution.

Tour à tour nous nous pencherons sur les problèmes liés à la qualité du personnel, à la lourdeur dans le traitement des dossiers et à l'organisation du travail. Enfin, nous verrons le phénomène de collusion entre agents, assurés et tiers.

Section I.-      Qualité du Personnel, Lourdeur dans le Traitement des Dossiers et Organisation du Travail.

Paragraphe I.-      Qualité du Personnel

a)- Problème

Le personnel affecté dans les services sinistres s'il est de qualité douteuse c'est-à-dire non formé ou mal formé et/ou non recyclé ou mal recyclé et/ou inexpérimenté constitue un véritable danger pour la société qui l'utilise dans la mesure où, il fera souvent payer des sinistres que la société aurait dû ne pas payer, ou amènera son employeur à déboursier plus qu'il ne le fallait. Ceci a généralement pour cause une mauvaise interprétation des clauses du contrat d'assurance auto. De là, à ce que "S" augmente il n'y a qu'un pas que nous n'hésiterons pas à franchir. Cette remarque concerne beaucoup plus les agents d'exécution.

b)- Solution Proposée

Les suggestions par nous faites dans la première section du premier chapitre sont également valables ici.



La qualité du personnel affecté dans les services sinistres devrait par conséquent être l'une des préoccupations majeures des assureurs pour ne pas transformer les sinistres en véritable "passoires de sous". La diminution de S peut aussi passer par cette solution.

Paragraphe II.-      Lourdeur dans le Traitement des Dossiers

a)- Problème

Fort de notre expérience du terrain (1), nous pouvons affirmer qu'il y a une certaine lourdeur dans la gestion des sinistres automobile en Centrafrique.

Les points d'ombre ci-après reflètent fidèlement cette affirmation :

- absence de la définition claire et précise des tâches dévolues au personnel chargé des sinistres qui crée des interférences souvent sources de conflits de personnes aux conséquences imprévisibles.
- les missions d'experts automobile, les missions des médecins-conseils, les lettres de mises en cause etc... ne relèvent pas de la compétence des services sinistres mais, des directions.
- envoi des lettres d'accusé de réception même à ceux des clients qui, spontanément sont venus au guichet déclarer leurs sinistres.

Ces problèmes que nous décrivons seront à l'origine du gonflement des frais de gestion des sinistres dont le taux règlementaire est fixé à 5% (cinq pour cent).

Certains sinistres automobile, du fait de cette lourdeur combinée à l'inflation ambiante verront leur coût croître.

...../...

---

(1) Le rédacteur de ce mémoire a travaillé pendant 07 ans (1982-1989) dans une entreprise d'Etat d'Assurances et de Réassurances dénommée SIRIRI, avant son entrée à l'Institut.



b)- Solutions Proposées

Nous suggérons entre autres que :

- les tâches dévolues aux agents utilisés dans les services sinistres soient définies de manière formelle.
- l'initiative de la mission d'experts automobile et de médecins-conseils reviennent aux services
- les lettres d'accusé de réception ne soient expédiées *aux assurés* qui ne se présentent pas au guichet pour déclarer leurs sinistres. En revanche, on remettra aux assurés qui font leur déclaration au guichet un récépissé rempli à la main portant signature de l'agent ayant reçu la déclaration et le cachet de l'entreprise. Il pourrait être établi en trois exemplaires ; le premier destiné au déclarant, le deuxième versé au dossier sinistre enfin le troisième conservé en souche du carnet de récépissés confectionné à cet effet.

Non seulement les solutions que nous proposons infléchiront la courbe ascendante de "S" et partant améliorerait la qualité du service-après-vente.

Paragraphe III.- Organisation du Travail

a)- Problème

Le travail dans les services sinistres est organisé de sorte que les demandes d'expertise passent par les assurés et les tiers pour atteindre les cabinets d'expertise.

Il n'est pas du tout exclu que les experts de connivence avec les assurés et autres tiers ne rendent des rapports complaisants qui profiteraient aux derniers cités et obèreraient la trésorerie de l'assureur.

En effet, son confrère pratiquant des honoraires élevés les compagnies se sont rabattues toutes sur lui.

.../....



b)- Solution

Les assureurs doivent peser de tout leur poids pour rendre le marché d'expertise automobile concurrentiel. Ainsi, ils pourraient se mettre à l'abri des conséquences néfastes de la complaisance de certains experts.

En outre, ils gagneraient par la suite à marquer les missions d'expertise du double sceau de la confidentialité et de la discrétion.

Nous ne saurions terminer ce chapitre sans nous appesantir sur les conséquences néfastes de la collusion entre certains agents cupides et les tiers de même que sur celles de la collusion entre tiers.

Section II.-      Collusion entre Agents, Assurés et Tiers

Il sera question ici d'une part de la collusion assurés-agents et de la collusion agents-assurés et tiers d'autre part.

Paragraphe I.-      Collusion entre Agents et Assurés

a)- Problème

Il y a lieu de dénoncer tout haut le comportement immoral de certains agents qui n'hésitent pas à montrer aux assurés la voie frauduleuse à suivre pour se faire indemniser lorsque qu'un sinistre n'entre pas dans le champ de la garantie.

En effet, les clients n'ayant pris au départ que la garantie minimale (R.C. obligatoire), victimes par la suite d'un vol ou de dommages au véhicule résultant d'un renversement sont conseillés de faire intégrer par voie d'avenant la garantie vol ou dommages selon le cas dans leur contrat de base avant toute déclaration de sinistre. Ces agents poussent leur cynisme loin en donnant tous

...../...



les détails à leurs complices pour que leurs déclarations ne soient entachées d'aucune irrégularité susceptible de faire découvrir la supercherie.

Face au scénario décrit ci-dessus, le garde-fou imaginé par les assureurs centrafricains consistant à voir le véhicule à la souscription et à remplir une fiche technique étale toutes ses limites.

b)- Solution Proposée

Il y a lieu d'étendre cette visite du risque à l'établissement de tout avenant ayant trait aux garanties dommages (vol, incendie, tierce, bris de glace) et la concrétiser par une prise de vue. Cette mesure expérimentée sous d'autres cieux avec bonheur peut décourager plus d'un candidat à la fraude, ses complices avec.

Il saute aux yeux que cette solution peut limiter la détérioration du rapport  $\frac{S}{P}$ .

Paragraphe II.- Collusion Agents-Assurés et Tiers

a)- Problème

Le phénomène de réseaux de faux sinistres payés à base des Procès-verbaux de gendarmerie et de police est une réalité en Centrafrique. Il implique pêle-mêle Agents de sinistre, assurés et autres bénéficiaires des contrats et les éléments chargés d'établir ces procès-verbaux.

Nonobstant le caractère intermittent de cet état de choses, les assureurs ne sauraient rester les bras croisés face à ce fléau qui à des conséquences financières se chiffrent à des dizaines de millions. Ce problème constitue un facteur d'aggravation de "S".

.... / ....



b)- Solution Proposée

Les assureurs doivent envisager sérieusement l'introduction des clauses imposant aux assurés et autres bénéficiaires des contrats l'annexion aux factures acquittées des photos du véhicule accidenté avant et après réparation. Ceci, pour la simple raison que tous les dossiers payés sous l'empire de ce phénomène n'ont pas la moindre photo des véhicules avant réparation.

Il est important de relever que cette mesure s'inscrira dans le cadre des enquêtes que chaque assureur digne de ce nom doit mener à l'occasion de tout sinistre suspect.

Comme nous l'annoncions au début, la seconde partie de ce mémoire sera consacrée aux problèmes liés à l'environnement de l'assurance auto.



## DEUXIEME PARTIE

### PROBLEMES LIES A L'ENVIRONNEMENT

#### DE LA BRANCHE AUTO ET LEURS SOLUTIONS

Tout comme en première partie, les primes et les sinistres seront au centre des problèmes que nous soulèverons et qui appelleront des propositions de solution de notre part.

#### CHAPITRE I.- LES PRIMES

Nous nous intéresserons ici, à la crise de liquidités qui pose deux types de problèmes à l'assureur à savoir : l'application de la clause Bonus-Malus et l'octroi des facilités de paiement.

Ensuite, le contrôle routier retiendra notre attention.

#### Section I.- Crise de Liquidités.

Nous examinerons la délicatesse de l'application de la clause Bonus-Malus dans le contexte de crise de liquidités et la discrimination en matière d'octroi des facilités de paiement.

#### Paragraphe I.- Application de la clause Bonus - Malus

##### a)- Problème

L'utilisation abusive quoique réglementaire du malus contre les mauvais assurés ne pousse-t-elle pas ces derniers à aller grossir le rang des contrevenants à l'obligation d'assurance R.C.

Le passage de ces assurables dans le camp des hors-la loi fait perdre aux assureurs une portion non négligeable de la prime.

...../...



Au-delà de la perte en aliment de prime, cette conséquence du malus peut créer un malaise social.

En effet, imaginons un instant qu'un de ces contrevenants soit auteur d'un accident corporel important. A cause de son insolvabilité, il ne pourra remplir l'obligation légale de répartition intégrale qui pèse sur lui. Le F.G.A. (1) n'existant pas en R.C.A., la victime ou ses ayants droit auront de fortes chances de devenir des parias sociaux.

b)- Solution Proposée

Dans la conjoncture actuelle, les compagnies d'assurance ont intérêt à obtenir de la tutelle la suppression du malus.

Ainsi "P" augmentera.

La suppression du malus ne mettra pas fin à la création des malaises sociaux mais, elle aura au moins le mérite de les atténuer.

Paragraphe II.-      Facilités de Paiement

a)- Problème

Depuis la liquidation de la SIRIRI en 1989, les sociétés qui continuent d'opérer sur le marché centrafricain n'accordent les facilités de paiement qu'aux personnes morales. Les personnes physiques pendant ce temps payent en une seule tranche leur prime.

Il va sans dire que beaucoup de ces particuliers prendront le maquis et partiront avec des primes qui auraient dû renflouer les caisses des assureurs.

...../.....

---

(1) F.G.A. : Fonds de Garantie Automobile.



b)- Solution

Etendre les facilités de paiement aux particuliers. Cependant il faudra mettre des garde-fous, pour éviter l'aggravation du problème de primes à recevoir.

Les compagnies délivreront les attestations provisoires dont la période de validité sera inférieure à la période réelle de garantie pour inciter les assurés à revenir solder.

Section II.-      Le Contrôle Routier

Il est effectué par deux corps : la police et la gendarmerie.

Paragraphe I.-      Contrôle effectué par les Agents de Police

a)- Problème

Ceux-ci, opèrent dans les zones urbaines en nombre suffisant, mais raçonnent pratiquement tous ceux qui circulent sans assurance.

b)- Solution Proposée

L'Etat devrait prendre des mesures énergiques en vue de traquer et de punir sévèrement les agents qui par leur mauvaise manière de servir cause un préjudice aux assureurs et à l'économie centrafricaine tout entière.

En empêchant par leur comportement indigne les primes d'entrer dans les caisses des assureurs ils privent l'économie nationale d'une source de financement non négligeable.

En effet, la réglementation oblige les compagnies à injecter dans l'économie une bonne partie de l'épargne collectée sous forme de prime.



Paragraphe II.- Contrôle effectué par la Gendarmerie

a)- Problème

Le nombre insuffisant des éléments de la gendarmerie chargés du contrôle routier mérite d'être évoqué ici.

De fait il est facile en R.C.A. de circuler sur mille kilomètres en zone rurale sans rencontrer plus de deux contrôles routiers de gendarmerie alors qu'au Cameroun voisin, l'on ne peut faire plus de cinquante kilomètres sans tomber sur un contrôle routier de gendarmerie.

Au regard de ce qui précède, beaucoup d'automobilistes circulent en campagne sans assurance privant ainsi les assureurs d'un aliment de prime.

Il faut souligner que certains gendarmes affectés aux brigades de contrôle routier sont de moralité douteuse à l'instar de leurs collègues de la police.

c)- Solution Proposée

En plus de ce que nous avons proposé plus haut concernant la police, nous croyons que l'Etat a le devoir d'augmenter l'effectif des éléments de la gendarmerie s'occupant du contrôle routier.

L'incidence économique de cette mesure est la même que celle générée par la solution proposée pour résoudre le problème posé par le contrôle routier de la police.



CHAPITRE II.-

SINISTRES

Ce chapitre sera articulé autour de trois points :

- la réparation des préjudices corporels et matériels
- le contrôle des sociétés
- quelques problèmes de la circulation routière.

Section I.- Réparation des Préjudices Corporels et Matériels

L'indemnisation des préjudices corporels et l'absence d'un cadre juridique de la profession d'experts automobile.

Paragraphe I.- Réparation des Préjudices Corporels

a)- Problème

La justice est l'une des voies empruntée par les victimes et ayants droit à la suite d'accidents de la circulation ayant occasionné des dommages corporels pour obtenir réparation du préjudice par eux subi.

Le système de réparation des préjudices corporels en R.C.A. repose (comme en France avant la loi BADINTER) sur les notions de faute et de réparation intégrale.

Ce système, permet au juge d'user de sa souveraineté et fixer le montant des sommes à allouer aux victimes ou aux ayants-droit. Son caractère subjectif lui donne la latitude de condamner solidairement l'assuré et l'assureur à des sommes sans commune mesure avec le préjudice subi par la victime ou les ayants-droit. Dans tous les cas, l'assureur étant présumé solvable se chargera du paiement.

.../...



L'élasticité de la famille africaine en général, centrafricaine en particulier favorise l'allocation aux ayants-droit par les tribunaux des sommes excessives.

Les procédures judiciaires coûtent souvent cher aux compagnies dans leur tentative d'obtention de partage de responsabilité en vue de réduire l'indemnité à payer. De fait, si au bout du contentieux ainsi développé, les juges s'opposent au partage de responsabilité, en plus de sommes allouées aux victimes ou aux ayants-droit, les assureurs auront parallèlement à supporter les honoraires d'avocats et autres frais de procédure subséquents.

Nous sommes du même avis que les assureurs centrafricains qui estiment que le système actuel est la cause principale du déséquilibre de la branche auto.

La profession en a pris conscience depuis longtemps, en témoigne, sa participation aux trois grands colloques (1) organisés sur le sujet.

Le législateur face à la menace d'asphyxie que fait peser le système sur l'instrument indispensable de financement de l'économie qu'est le secteur d'assurance, devrait envisager sans tarder une réforme.

b)- Solution Proposée

Les Autorités Centrafricaines devraient s'inspirer des expériences togolaise, Ivoirienne et Camerounaise.

En effet, ces trois pays ont en 1989 pris des textes reformant le régime d'indemnisation en R.C. automobile. Au système subjectif ils ont substitué un système objectif.

...../...

---

(1) Colloque de Yaoundé du 12 au 14 Avril sous le thème "L'INDEMNISATION DES PREJUDICES CORPORELS", Colloque de Lomé, du 15 au 20 Octobre 1979 sous le thème "UNE ASSURANCE AUTOMOBILE PLUS COMPATIBLE AVEC LE DEVELOPPEMENT", Colloque de Yamoussoukro, du 21 au 24 Avril 1986 sous le thème "POUR UNE REFORME DE L'INDEMNISATION DES PREJUDICES CORPORELS CONSECUTIFS AUX ACCIDENTS DE LA CIRCULATION".



S'agissant du Togo, il a adopté la loi n° 89/13 du 05 Juillet 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur.

Pour ce qui est de la Côte-d'Ivoire, son Chef de l'Etat a promulgué le 18 décembre 1989 la loi n° 89/1291 relative aux procédures et au mode de règlement des sinistres survenus par le fait des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques ou semi-remorques.

Enfin, en ce qui concerne le Cameroun son Président a signé en date du 13 Décembre 1989 l'ordonnance n° 89/005 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

A L'instar de l'ordonnance camerounaise, le législateur centrafricain pourrait :

- a)- plafonner les indemnités à allouer aux victimes et ayants-droit d'accidents corporels à l'aide d'un barème,
- b)- limiter le nombre de personnes pouvant prétendre à la qualité d'ayants-droit,
- c)- énumérer avec précision les chefs de préjudices donnant lieu à réparation.

Nous croyons que c'est à ce prix que l'assurance automobile peut retrouver l'équilibre en Centrafrique.

Paragraphe II.- Inexistence d'un Cadre Juridique de la Profession d'Experts  
En Automobile

Nous déplorons l'absence d'une réglementation appropriée relative à l'exercice d'activité des experts.



Ce vide juridique a des incidences négatives sur la réparation des préjudices matériels.

En effet, les prix pratiqués par ces experts (honoraires) ne sont fixés par aucun barème réglementaire encore moins de gré à gré entre assureurs et experts mais, de manière unilatérale par ces derniers. Cet état de choses est favorisé par le nombre réduit de ces experts. (Il y en a deux actuellement sur le marché centrafricain). Ce nombre accroît le risque de collusion entre garagiste, assurés et expert tendant à gonfler les indemnités à payer.

Il va sans dire que ces facteurs augmentent le coût des sinistres matériels en automobile.

#### b)- Solution Proposée

Nous pensons qu'il est plus que jamais temps de mettre sur pied sans délai une réglementation propre à l'exercice de la profession d'experts en automobile.

Ce texte gagnerait à fixer les conditions d'accès à la profession tenant compte de :

- l'âge,
- la compétence d'attribution
- la compétence territoriale,
- l'expérience,
- la moralité et des incompatibilités

Ces critères appellent des observations de notre part.

#### 1.- A g e

Nous préconisons qu'il y ait un âge minimum et un âge maximum;

...../...



Comme âge minimum, nous pensons que l'on peut le fixer à vingt cinq (25) ans. parce que la profession compte tenu de la délicatesse qui l'entoure doit être réservée aux hommes ayant déjà une maturité certaine.

S'agissant de l'âge de la retraite nous proposons son alignement sur celui des notaires (60 ans).

## 2./- Compétence d'Attribution

Elle devrait être liée à une solide formation en mécanique automobile niveau Baccalauréat au moins.

## 3./- Compétence Territoriale

Pour éviter la confusion en imposant aux experts agréés l'ouverture d'un seul cabinet dans la circonscription territoriale qu'il aura librement choisie.

## 4./- Expérience

Un stage d'au moins un an dans un cabinet d'expertises auto doit être exigé à tous ceux qui aspirent à cette profession et qui réunissent les premiers critères.

## 5./- Moralité

Il serait prudent d'ouvrir sur tout candidat une enquête de moralité avant son éventuel agrément. Ceci permettrait de barrer la route aux malhonnêtes et autres malfrats.

## 6./- Incompatibilité

Tout intérêt direct ou indirect de l'expert ou des postulants dans les sociétés d'assurances, les Agences Générales et les Cabinets de Courtage devrait entraîner le refus ou le retrait d'agrément selon le cas.



Le refus ou le retrait d'agrément devrait s'appliquer à tous ceux, (candidats et experts agréés) qui exercent la profession de concessionnaire automobile, de garagiste ou toute autre activité pouvant compromettre leur indépendance, leur neutralité et leur impartialité.

Ces conditions sont des facteurs d'amélioration de la qualité des prestations fournies par les experts.

Il faudrait songer à l'intégration d'un barème d'honoraires raisonnables dans ce texte.

Tous les éléments ci-dessus peuvent concourir à l'allégement de la charge des sinistres.

## Section II.-      Contrôle des Sociétés d'Assurances

Dans un premier temps, nous analyserons le problème de liquidation de la SIRIRI, et dans un second temps nous nous pencherons sur le caractère ponctuel du contrôle des compagnies qui continuent d'opérer sur le marché.

### Paragraphe I.-    Liquidation de la SIRIRI

#### a)- Problème

Il convient au préalable de rappeler que cette société liquidée en 1989 faisait seule l'objet comme le prévoit la législation centrafricaine d'au moins un contrôle de la part des Autorités de tutelle tous les deux ans.

Malheureusement, aucune des mesures prescrites en vue de résorber le lourd passif entraîné par le déséquilibre de la branche automobile n'a été respectée du fait des interférences malsaines.

...../...



Ce passif, constitué à soixante-quinze pour cent (75%) d'automobile : a été reversé à la Caisse Autonome d'Amortissement des dettes de l'Etat devenant ainsi une charge supplémentaire pour le contribuable centrafricain.

En tout état de cause, l'application de ces mesures auraient dû réduire le déséquilibre et sauver la Société.

b)- Solution

L'Etat doit dans l'avenir prendre ses responsabilités en tant que puissance publique pour faire respecter les décisions prises par les Autorités de contrôle après leur passage dans une société en difficulté.

Paragraphe II.- Les Sociétés encore en Vie

a)- Problème

La périodicité du contrôle n'est pas respectée en ce qui concerne les sociétés continuant à opérer.

Tout le monde sur le marché est conscient du fait que l'automobile est entrain de menacer les sociétés dans leur existence.

Ne doit-on pas craindre que la passivité actuelle des Autorités de Contrôle ne condamne à terme les sociétés encore en vie à mort ?

b)- Solution Proposée

La gravité de la situation commande une substitution du caractère ponctuel du contrôle par un caractère permanent. Car la présence régulière des contrôleurs dans les sociétés faciliterait à coup sûr un diagnostic de la plupart de maux que nous avons identifiés et la prescription rapide des mesures thérapeutiques à même de rétablir l'équilibre de la branche auto et partant du marché.



Ainsi l'aspect préventif, donc pédagogique du contrôle emportera sur l'aspect repressif actuel.

### Section III.- Problèmes Liés à la Circulation Routière

Cette dernière section sera consacrée à l'état des routes non bitumées, à la signalisation routière, à la prévention routière, et aux permis de conduire.

#### Paragraphe I.- Entretien des Routes et Signalisation Routière

##### A./- ETAT DES ROUTES

###### a)- Problème

En Centrafrique, après la saison pluvieuse les nids de poule se multiplient sur les axes non bitumés. Les automobilistes lors des croisements en voulant les éviter se rentrent souvent dedans. Les pertes en vies humaines qui en résultent sont généralement lourdes, et viennent augmenter la charge des sinistres auto.

###### b)- Solution Proposée

Le Ministère des Travaux Publics qui a en charge les problèmes de voies routières devrait assurer l'entretien des routes de manière permanente en saison sèche. Cela permettrait d'éviter certaines hécatombes.

##### B./- SIGNALISATION ROUTIERE

###### a)- Problème

Les panneaux de signalisation sont des denrées rares en Centrafrique tant en zone urbaine qu'en zone rurale.



Lorsque les conducteurs circulent sur des voies sans panneaux de signalisation pour la première fois, le risque d'accident est très élevé.

En Centrafrique les accidents corporels survenus dans ces conditions sont légion.

b)- Solution Proposée

Un effort doit être fait par les Travaux Publics et les Communes pour doter les voies routières des panneaux de signalisation.

Paragraphe II.- Prévention Routière et Permis de Conduire

A./- PREVENTION ROUTIERE

a)- Problème

Les campagnes de prévention routière sont rarement organisées en Centrafrique.

Plusieurs études réalisées par des spécialistes démontrent que, moins les usagers de la route sont sensibilisés sur la sécurité routière, plus ils font d'accidents. Ceci est aussi valable pour la R.C.A.

Nous pouvons donc conclure que cet état de choses est un facteur d'alourdissement de la charge des sinistres en assurance automobile.

b)- Solution Proposée

Les assureurs gagneraient à se concerter avec les Pouvoirs Publics pour que ces campagnes deviennent régulières. La radio et la télévision doivent impérativement être associées à cause de l'audience qu'elles ont vis-à-vis du public.

...../.....



B./- PERMIS DE CONDUIRE

a)- Problème

Les permis de conduire ont trois zones d'ombre en Centrafrique :

- 1.- certains permis sont délivrés avec complaisance
- 2.- il existe un réseau de faux permis
- 3.- des attestations de perte de permis de conduire sont établies au profit des personnes n'ayant jamais obtenu cette pièce.

Tous les conducteurs qui se trouvent dans ces trois zones d'ombre sont des dangers publics .

Les enquêtes menées à posteriori par les compagnies d'assurances révèlent que ces "chauffards" sont les auteurs de la plupart d'accidents corporels graves.

b)- Solution Proposée

L'Etat doit prendre les taureaux par les cornes en luttant énergiquement contre ces trois fléaux.



### C O N C L U S I O N

Nous n'avons nullement la prétention d'avoir repertorié tous les maux qui minent l'assurance automobile en Centrafrique.

Tel que ces problèmes se présentent, les assureurs seuls ne sauraient appliquer avec bonheur les solutions par nous préconisées pour les résoudre quand bien même, certains de ces problèmes leur sont propres.

Aussi, ils ont intérêt à solliciter avec insistance l'intervention des Pouvoirs publics qui, à l'occasion devraient jouer véritablement leur rôle de régulateur d'activités économiques parce que, la plupart des mesures proposées quoique ayant un caractère technique requiert une volonté politique en raison de leurs implications multisectorielles.

En tout état de cause, les chances de succès de ces mesures résident dans une concertation rapide entre l'Etat et les compagnies d'assurance./-



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

### OUVRAGES

- Les Assurances Terrestre en Droit Français de Maurice PICARD  
et André BESSON
- Fausses Déclarations et Réticences en Assurance Auto de James LANDEL  
(58 pages)
- L'Assurance automobile de J.P. BAUER (342 pages)
- Responsabilité du Fait de l'Usage de Tous Véhicules terrestres et le  
Contrat d'Assurance de Françoise COCRAL et Léon de RIEDMATTEN (500 pages)
- Connaître Comprendre la Loi sur le Contrat d'Assurance Terrestres de  
Francis GRETZ et Claude PICHOT (291 pages)

### MEMOIRES

- L'Ordonnance Camerounaise relative à l'indemnisation des victimes d'acci-  
dents de circulation et son domaine d'application présenté par KETCHOUANG  
Sophonie (62 pages)
- L'Assurance Automobile de la Tarification au Règlement des Sinistres dans  
le Cadre de la Star Nationale de Chistian NDOYO

### T E X T E S

- Loi du 13 Juillet 1930
- Ordonnance n° 89/005 du 13 Décembre 1989 relative à l'Indemnisation des  
Victimes d'accidents de la Circulation (Cameroun)
- Loi n° 89/13 Relative à l'indemnisation des victimes d'accidents Corporels  
Causés par des véhicules terrestres à moteur (Togo)



- Loi n° 89/1291 Relative aux Procédures et au Mode de Règlement des Sinistres survenus par le fait de véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques ou semi-remorques (Côte-D'Ivoire)
- Loi n° 62/296 portant réglementation des Organismes d'Assurances de toute nature et des opérations d'assurance en R.C.A.

#### R E V U E S

- Revues spéciales n° 1, 2, 3, 4 de l'I.I.A.



A N N E X E

Tableau Evolutif de la Branche Auto en République Centrafricaine.



TABLEAU EVOLUTIF DE LA BRANCHE AUTO  
En République Centrafricaine

|                           | A             |               |               |               |               |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                           | 1986          | 1987          | 1988          | 1989          | 1990          |
| PRIMES EISES              | 367.910.140   | 297.092.811   | 219.699.048   | 809.829.529   | 874.475.691   |
| PREC<br>1/1               | 113.938.225   | 63.979.572    | 60.422.140    | 120.124.013   | 308.861.164   |
| 31/12                     | 63.979.575    | 60.422.140    | 163.501.813   | 275.604.095   | 422.735.399   |
| PRIMES ACQUISES           | 417.868.793   | 300.650.243   | 116.619.375   | 654.349.447   | 760.601.456   |
| SINISTRES PAYES           | 278.161.503   | 190.844.828   | 254.879.541   | - 56.259.089  | 298.556.651   |
| S.A.P.<br>1/1             | 1.151.148.377 | 777.319.611   | 1.081.061.356 | 988.682.805   | 2.028.838.479 |
| 31/12                     | 1.243.824.111 | 1.081.061.356 | 1.019.330.186 | 2.028.838.475 | 2.555.835.817 |
| CHARGES SINISTRES         | 370.837.237   | 494.586.573   | 193.148.371   | 983.896.581   | 825.553.989   |
| COMMISSIONS PAYEES        | 22.823.864    | 16.213.036    | 28.349.175    | 87.161.597    | 63.494.060    |
| FRAIS GENEBAUX            | 83.824.053    | 88.870.908    | 109.574.223   | 199.945.026   | 272.239.082   |
| RESULTAT DE LA<br>BRANCHE | - 59.616.361  | - 299.020.274 | - 214.452.394 | - 616.653.757 | - 400.685.675 |
| RAPPORT<br>$\frac{S}{P}$  | 88,72%        | 164,66%       | 166,37%       | 150,30%       | 108,55%       |

N.B. : taux d'équilibre 65%  
Source : Direction de Contrôles des Assurances et des Banques de la République Centrafricaine.