

46

III-89

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

**LES DISPOSITIONS PRISES AU CAMEROUN
POUR CONTENIR LE DEFICIT AUTOMOBILE**

(l'exemple de l'AMACAM)

Mémoire de fin de stage

Rédigé par :

SAHINGUVU Gérard

Stagiaire du Cycle Supérieur

Promotion 1976 - 1977

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
DE YAOUNDE

LES DISPOSITIONS PRISES AU CAMEROUN
POUR CONTENIR LE DEFICIT AUTOMOBILE
(L'exemple de l'AMACAM)

MEMOIRE DE FIN DE STAGE

Rédigé par:
SAHINGUVU Gérard
Stagiaire du Cycle Supérieur
(Promotion 1976 -1978).

TABLE DES MATIERES :

	p a g e s
I N T R O D U C T I O N	1
I. QU'EST-CE QUE L'AMACAM ?	2
- ses activités et son importance dans la profession	
- son historique	
- sa santé actuelle	
II. LES DISPOSITIONS PRISES AU CAMEROUN POUR CONTENIR LE DEFICIT AUTOMOBILE	
A. QUELQUES CARACTERISTIQUES DU DEFICIT	12
- tendance à la croissance	
- le rôle des T.P.V.	
- le rôle des dommages corporels	
- le coût des préjudices corporels	
B. DESCRIPTION DES MESURES PRISES	16
1. A l'échelon national	
2. A l'AMACAM	
C. ANALYSE CRITIQUE DES DISPOSITIONS PRISES ET SUGGESTIONS	27
1. Augmentation des tarifs	
2. Réductions et autres facilités	
3. Sélection des risques	
4. Diversification du portefeuille	
5. Contacts avec les responsables de la Magistrature, de la Police et de la Santé Publique.	
C O N C L U S I O N	48

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

Au terme de notre stage à la Société d' "Assurance Mutuelles Agricoles du Cameroun" (AMACAM) nous sommes amené à rédiger le présent rapport.

C'est avec plaisir que nous élaborerons ce bref rapport pour immortaliser notre agréable et fructueux séjour à l'AMACAM.

Et pour ce faire, nous nous proposons d'évoluer de la façon suivante : une première partie consacrée à une brève présentation de l'Entreprise; une deuxième partie plus longue portant sur ~~notre~~ sujet de mémoire proprement dit.

La première partie, intitulée "QU'EST-CE QUE L'AMACAM?", portera sur l'historique de la société, ses activités, entendons par là les branches d'assurances qu'elle pratique, sa santé actuelle et son importance dans la profession des organismes d'assurances au Cameroun.

La deuxième partie, que nous intitulons "DISPOSITIONS PRISES AU CAMEROUN POUR CONTENIR LE DEFICIT AUTOMOBILE", comprendra une première sous partie (A) rappelant quelques caractéristiques de ce déficit qui pourront nous servir de thèses pour l'appréciation de l'efficacité de ces dispositions, une deuxième sous partie (B) faisant la description des différentes mesures et une troisième (C) consistant dans une analyse, pour peu que cela puisse se faire, objective de certaines des dispositions décrites, suivies de nos propres suggestions.

I. QU'EST-CE QUE L'AMACAM?

L'AMACAM est une importante société Camerounaise de droit national et à FORME MUTUELLE.

Constituée en juin 1964, elle fut agréée comme une MUTUELLE AGRICOLE en mars 1965 et transformée en société à FORME MUTUELLE en 1973. Elle a son siège à Yaoundé.

Conformément à sa forme juridique, elle pratique les assurances de répartition, ⁽¹⁾ c'est-à-dire celles qui en principe se contentent de répartir entre les assurés sinistrés la masse des primes (S.A.) ou cotisations (S. Mutuelles) versées par l'ensemble des sociétaires, contrairement aux assurances de capitalisation dont l'assureur doit en principe faire bénéficier aux assurés d'intérêts calculés sur les primes. Depuis juin 1975 elle pratique en outre, exceptionnellement, l'assurance sur la vie.

En assurances de répartition l'AMACAM couvre les risques suivants : Automobile, Accident du Travail, Incendie, Individuelle Accident, Maritime - Transports, Responsabilité civile, Maladie, Vol. Elle a parfois pratiqué la Mortalité du bétail, mais sans succès à cause de l'insuffisance du nombre d'assurés. ⁽²⁾

(1) Aux termes de l'article 137 du décret (français) du 30 décembre 1938, les assurances de répartition sont : Crédit, Accident du Travail, Accidents automobiles, Aviation, Autres Accidents, Incendie, Responsabilité civile, Grêle, Mortalité du bétail, Vol, Maritime et Transports, Risques Divers. Les assurances de capitalisation sont : Assurance sur la Vie humaine, Natalité - Nuptialité, capitalisation, achat d'immeubles à charge de rentes viagères, opérations d'épargne et opérations tontinières.

(2) Les éleveurs du Nord ne voudraient pas souscrire cette assurance de peur que l'Etat n'en profite pour connaître le nombre exact de leurs têtes de bétail et les impose en conséquence.

En assurance sur la vie humaine, elle gère uniquement le "Temporaire-Décès", c'est-à-dire qu'elle s'engage à payer le capital garanti aux bénéficiaires du contrat si l'assuré venait à mourir avant l'expiration du contrat. A l'heure actuelle, cette assurance reste presque entièrement souscrite par les bénéficiaires de crédits bancaires.

Le tableau ci-après montre l'importance de chacune de ces branches d'assurances dans le portefeuille de l'AMACAM.

SOUSCRIPTIONS EN BRANCHES ELEMENTAIRES
POUR LES EXERCICES 1975 ET 1976.

BRANCHES	1975	%	1976	%
Automobile	779.646.419	79,99	992.240.791	83,9
Accident du Travail	69.506.490	7,13	72.667.310	6,14
Incendie	39.254.113	4,03	42.822.910	3,62
Individuelle Accident	21.603.995	2,22	26.652.094	2,25
Maritime-Transports	38.070.784	3,91	19.807.252	1,6
Responsabilité civile	6.941.480	0,71	15.758.726	1,33
Maladie	17.975.600	1,84	10.603.260	0,89
Vol	1.627.350	0,17	2.213.678	0,78
	974.626.231	100	1.182.766.021	100 ⁽³⁾

(3) Tableau repris du rapport annuel (1976) de l'AMACAM, mais ordonné selon l'importance de chacune de ces branches d'après les résultats de 1976.

En Assurance-Vie les émissions de primes, cumulées depuis juin 1975, s'élevaient à 53.233.337 F.CFA. en 1976 portant ainsi le total des émissions de l'AMACAM à 1.236.000.000 F.CFA. et plaçant celle-ci au deuxième rang en ce qui concerne les chiffres d'affaires des organismes d'assurances opérant au Cameroun. La SOCAR (Société Camerounaise d'Assurance) occupe le 1er rang avec des émissions brutes de 4 milliards, le chiffre d'affaire total des entreprises d'assurance au Cameroun étant de 7.000.296.451 F.CFA à la fin de l'année 1975.

L'AMACAM bénéficie en outre d'importants traités de réassurance en quotepart et en excédent de sinistre conclus avec les réassureurs suivants :

- La Caisse Nationale de Réassurance (du Cameroun)
: 25%
- La Suisse de Réassurance
: 22,50%
- La Münchener Ruck
: 20%
- La Société Commerciale de Réassurance (de Paris)
: 10% (4)

En excédent de sinistre, la priorité, c'est-à-dire la part retenue par l'AMACAM sur sinistre, était de 4 millions jusqu'au 31 décembre 1976 et est depuis cette date de 10 millions.

Sa rétention est la plus basse, en raison de ses facultés financières, en assurance sur la vie humaine où elle est seulement de 300.000 F.CFA. pour les risques normaux et

(4) Elle vient de dénoncer un autre traité qui la liait à la société Price-Forbes (un agent de Lloyd's de Londres) à laquelle elle cédait 25% mais dont les relations d'affaires avec elle n'étaient pas bonnes.

de 150.000 F.CFA. pour les risques aggravés, c'est-à-dire ceux qui présentent une probabilité de mortalité élevée.

En ce qui concerne le personnel, l'AMACAM emploie 170 unités classées en groupes et en catégories de la façon suivante:

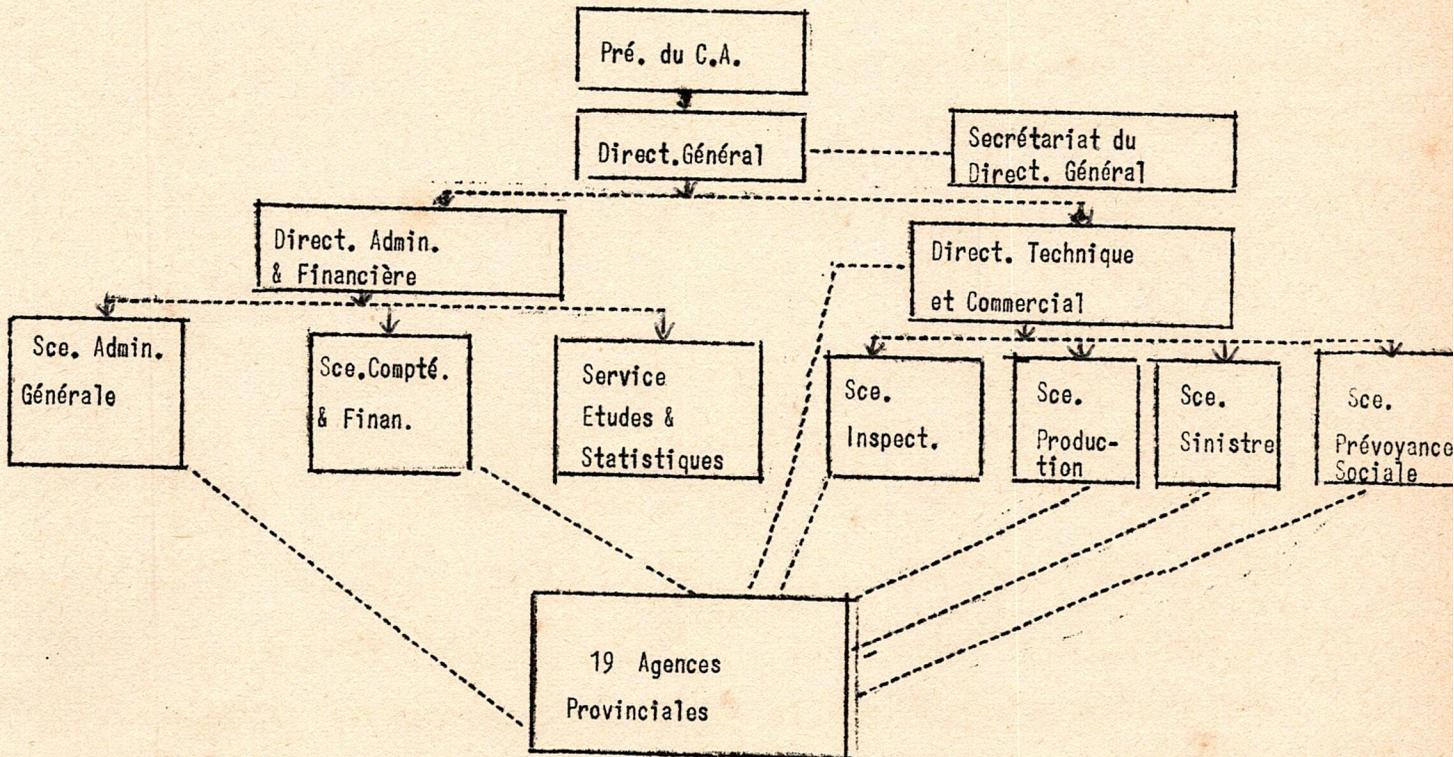
GRUPE I : Manoeuvres et employés, de la première à la sixième catégorie.

GRUPE II: Agents de maîtrise, de la 7ème à la 9ème catégorie.

GRUPE III: Cadres, ingénieurs et assimilés, de la 10ème à la 12ème catégorie.

Le classement d'un membre du personnel dans une quelconque de ces 12 catégories est fonction de ses mérites académiques et de son expérience dans le métier.

Ce personnel nombreux remplit ses fonctions selon l'organigramme ci-après :



Cet organigramme prouve en suffisance que l'AMACAM est une

société d'assurance déjà parvenue à un stade non négligeable de développement surtout sil'on la replace dans son contexte géographique, c'est-à-dire au Cameroun, un pays en voie de développement, un pays africain.

Un seul point nécessite une explication dans cet organigramme : c'est l'existence du service de Prévoyance sociale à côté du Service de Production et du service des Sinistres. Les trois services se répartissent les tâches comme suit : le service de la Production s'occupe de la souscription de tous les contrats d'assurances sauf ceux relatifs à l'assurance sur la vie. Le service de la Prévoyance sociale s'occupe des émissions de primes dans la branche Vie et du règlement des sinistres dans l'Individuelle Accident, dans la Maladie, dans la R.C. Scolaire, dans l'Accident du Travail; mais la gestion de cette dernière branche vient d'être confiée exclusivement à la Caisse de Prévoyance Sociale. Le service des Sinistres s'occupe du règlement des sinistres en ce qui concerne uniquement la branche Auto.

Cet état de développement de l'AMACAM est néanmoins le fruit d'une longue évolution caractérisée par des succès et des vicissitudes.

Elle est issue de l'initiative de la Chambre d'Agriculture, de l'Elevage et des Forêts du Cameroun, en particulier de celle de son ancien Président suppléant Monsieur Ephrem-Marie MBA.

Inspiré par l'expérience des Caisses d'Assurances Agricoles du Maroc, celui-ci est revenu en 1958 de ce pays où il venait d'effectuer une mission convaincu qu'une Mutuelle Agricole semblable pouvait efficacement opérer au Cameroun.

Il a soutenu avec succès cette idée malgré, dit-on, une forte opposition de la Direction de la Chambre d'Agriculture d'alors (coloniale) et celle des sociétés d'assurances de la place redoutant la concurrence.

Son objectif devait se réaliser le 6 juin 1964, soit moins de deux mois après sa nomination comme Président de la Chambre d'Agriculture le 15 avril 1964.

Etant une mutuelle agricole, l'AMACAM devait limiter ses opérations aux risques agricoles ⁽⁵⁾ à savoir les Accidents Auto, l'Incendie, la Responsabilité civile, la Maladie-Chirurgie, la Grêle, la Mortalité du Bétail. A cause de la restriction de son champ d'action et en tant que jeune société d'assurances, l'AMACAM devait réassurer les risques qu'elle acceptait de couvrir, de peur qu'elle ne se trouve très vite en difficultés de liquidités.

De 1965 à 1970, elle était ainsi en relations de réassurance avec la Caisse Centrale d'Assurances et de Réassurance Française qui lui fournissait même l'assistance technique, ⁽⁶⁾ assistance technique qui empira sa situation financière au lieu de l'améliorer

En effet un des deux cadres techniques, M. Peninou qui était son véritable Directeur Général, disposant du droit de signature à son nom, engageait ses fonds à sa guise et avec légèreté, les confondant à la limite avec ceux de la Caisse Centrale.

Cette défectueuse gestion fit enregistrer à la société,

(5) Une Mutuelle doit de part la législation limiter ses opérations à une région ou à une profession déterminée.

(6) La Caisse Centrale prêta à l'AMACAM les services de Monsieur PENINOU, délégué de la caisse pour l'Afrique Tropicale et Monsieur Pierre MOULET, Inspecteur de cet organisme.

à la fin de l'exercice 1969 un déficit important de 46 millions de F.CFA. qui fit réagir l'Assemblée Générale des sociétaires. Dans un premier temps cet organe de contrôle retira à Monsieur Péninou le droit de signature, puis dénonça le traité de Réassurance avec la Caisse Centrale à la fin de l'année 1970.

En 1970, les réassureurs que nous avons mentionnés plus haut prirent le relais et un programme de redressement fut entrepris; Monsieur Moulet prit la direction de la société d'abord en qualité de Directeur et puis en tant que Directeur Général à partir de 1972.

A la suite de cette réorganisation, la situation financière de l'Entreprise s'améliora vite, pouvant même être qualifiée de bonne à la fin de l'année 1972.

Déjà l'exercice 1970 accusait un bénéfice de 10.493.156, celui de 1971, 33.489.425 et celui de 1972, 36.000.000 F.CFA.

Mais à la même année, elle commençait une nouvelle crise financière qui la mena à la fin de l'année 1975 à un état de quasi-cessation de paiement et lui fit enregistrer un déficit important de 490.939.318 F.CFA.

Cette situation délicate pour la société était due encore une fois, à une mauvaise gestion des fonds de la société et à un recrutement excessif et sans critère objectif du personnel. A titre d'exemples, le droit de signature au nom de la société donc le droit d'engager les fonds de celle-ci, était acquis simultanément au Président du Conseil d'Administration, au Directeur Général et au Directeur Général Adjoint; l'effectif du personnel est passé de 27 en 1970 à 72 en 1972, donc à plus

du double.

En 1975, l'Assemblée Générale des sociétaires et l'Autorité de tutelle réagirent de nouveau : Monsieur MOULET et le Directeur Général Adjoint sont relevés de leurs fonctions, l'actuel Directeur Général, Monsieur Timothée MBOUMI est nommé à la tête de l'AMACAM qui se voit en outre dotée de nouveaux cadres compétents.

Grâce à une gestion plus rigoureuse et plus saine de sa nouvelle équipe dirigeante, (7) l'AMACAM a échappé à la faillite et est sur le point de sortir de sa crise financière et morale.

A l'état actuel des choses, la société est en assez bonne santé. Déjà à la fin de l'année 1976, son compte d'exploitation accusait un bénéfice brute de 100.385.621 F. CFA. et un bénéfice net de 98.772.680 C.FA., après réduction des moins-values sur cession d'éléments d'actif.

Malgré l'importance de son personnel, ses frais généraux se sont élevés uniquement à 21% de ses primes acquises, donc moins que le taux autorisé par l'autorité de tutelle (30%).

Elle a constitué pendant la même année des dépôts à terme s'élevant à 105 millions de F.CFA. qui lui ont rapporté 5.000.000 F.CFA. d'intérêts créditeurs. Elle a souscrit auprès de la SNI et de la SIC des bons d'équipement qui lui ont fait rentrer des bénéfices de l'ordre de 3.000.000 F.CFA., une partie de son immeuble du siège, mise en location, lui rapporte annuellement 3.000.000 F.CFA. de loyer.

(7) Le Directeur Général est le seul habilité à engager les fonds de la société par signature.

- En 1976 environ 35 agents et employés furent licenciés.

Néanmoins l'important déficit dont elle est tributaire et l'étroitesse du marché financier local préjudiciable à sa faculté de placement l'empêcheront de se développer au rythme souhaité ou de rendre rapidement à ses sociétaires leur dû. (8)

A cause de ces deux réalités en effet l'excédent bénéficiaire de l'exercice 1976 et sans doute ceux qui ^{suivront} serviront à amortir les déficits antérieurs et la société sera obligée de placer ses provisions techniques soit en dépôts bancaires qui ne sont pas suffisamment rémunérateurs soit en immobilier qui techniquement ne doit pas excéder un certain pourcentage (35%).

Mais le plus grand obstacle à son prompt développement reste, à notre avis, le déficit automobile.

Celui-ci constitue un problème aigu pour toutes les sociétés d'assurance du Cameroun et de l'Afrique en général, mais particulièrement pour l'AMACAM qui sur environ 15.000 sociétaires ne compte que 70 "gros sociétaires", (9) les seuls susceptibles de lui apporter d'autres risques que l'Auto.

Qui plus est, le portefeuille de cette société est tributaire pour 83,9% de la branche Auto dont le rapport sinistres à primes atteint 120%.

Cela ne signifie pas que le déficit Auto est un problème spécifique à l'Afrique, il se pose également en Asie, en Europe, en Amérique.

(8) Dans une société mutuelle ou à forme mutuelle, les sociétaires se partagent en principe les excédents des cotisations à la fin de l'exercice si celui-ci est bénéficiaire et la réserve de garantie déjà constituée.

(9) Les "gros sociétaires" comme on les appelle à l'AMACAM sont les entreprises privées et para-étatiques, les collectivités publiques comme les communes, les établissements scolaires, les ambassades qui garantissent plusieurs véhicules et qui bénéficient de polices flottes.

Mais nous ne commettrions pas une erreur en disant que ce problème se pose avec acuité à l'Afrique à cause de certaines réalités du continent : mauvais état des routes, mentalité et manque d'habitude des conducteurs de véhicules, l'incompétence ou le manque d'expérience des experts et des médecins, l'ignorance du droit et des techniques d'assurance dans le chef des magistrats, l'inadaptation du système de réparation des préjudices...

Notre souci n'est pas d'étudier ces causes du déficit automobile dont la liste n'est d'ailleurs pas limitative et qui ont été maintes fois exposées par d'éminents écrivains. Notre préoccupation est celle de recenser et d'analyser les solutions déjà envisagées au Cameroun pour contenir ce déficit qui constitue l'épée de Damoclès sur le "coup" de nos jeunes sociétés de droit national, afin qu'elles servent éventuellement d'exemples aux autres pays africains.

II. LES DISPOSITIONS PRISES AU CAMEROUN
POUR CONTENIR LE DEFICIT AUTO.

A. QUELQUES TRAITES CARACTERISTIQUES DU DEFICIT

Il s'agit là d'une série de thèses que nous devons à bien des orateurs et des auteurs mais que nous tenterons d'illustrer avant d'entamer le vif de notre sujet.

Dans son discours d'ouverture du colloque de l'I.I.A., tenu en avril 1976 sur l'indemnisation des préjudices corporels, Son Excellence le Ministre des Finances du Cameroun déclarait ceci :

La dégradation des résultats techniques de ces entreprises est devenue si préoccupante que, lors de sa dernière assemblée générale à Paris, la Conférence internationale des contrôles d'assurance des pays africains francophones (CICA) a estimé que beaucoup de nos jeunes sociétés nationales risquaient de s'effondrer si des mesures pressantes n'étaient pas adoptées pour arrêter le déficit de la branche automobile. (10)

Au même colloque Monsieur Bokar Niane, Docteur en droit, Diplômé de l'I.I.A., Chargé de Cours à la Faculté de Droit de Dakar et Conseiller juridique du groupe des Assurances Mutuelles du Sénégal, disait :

Devant le volume de plus en plus important des charges constituées par l'indemnisation des préjudices corporels et la réticence des pouvoirs publics à augmenter à un niveau raisonnable les tarifs appliqués...

Le numéro 1 de la Revue de l'I.I.A., consacré à l'assurance automobile en Afrique, écrit :

Une recherche poussée à l'étude par catégories de véhicules et utilisation fait ressortir que la charge de sinistres

(10) Revue de l'I.I.A., Spécial N° 1, 1976.

la plus lourde est représentée par les transports publics de voyageurs ou de marchandises pour lesquels le rapport sinistres/primes frôle les 100%.

Toutes ces déclarations convergent pour reconnaître que le déficit automobile en Afrique est croissant, provient essentiellement de l'indemnisation des préjudices corporels et de la catégorie des véhicules de transports publics, plus connue au sein de l'AMACAM sous son abréviation les T.P.V. (Transports publics des voyageurs).

Sur le plan strictement camerounais les mêmes confirmations se retrouvent. Le numéro 4 de la revue de l'I.I.A. sur "le Marché Camerounais des assurances" caractérise le déficit automobile au Cameroun de "quasi endémique et aggravé par le caractère inflationniste de l'économie mondiale", donc croissant.

Le rapport annuel de l'AMACAM présenté à l'Assemblée Générale des sociétaires, en date du 4 juin 1976, révèle ce qui suit :

Cette branche (automobile conserve ainsi la première place dans notre portefeuille quant au chiffre d'affaires. Mais on observe une dégradation alarmante des résultats.

Pour illustrer davantage ces thèses nous reproduisons ci-après une étude chiffrée que nous avons effectuée sur 100 dossiers de déclaration des sinistres, collectés au hasard.

Préjudices & catégories	Nombre d'accidents	%	Coût	%
Corporels	18	18	2.731.784	31,28
Matériels	82	82	6.001.562	68,72
T.P.V.	31	31	3.719.524	42,59
TOTAL	100	100	8.733.346	100

Ce tableau tend à confirmer une des deux thèses mentionnées plus haut : les préjudices corporels et les véhicules des Transports publics de voyageurs sont les facteurs les plus responsables du déficit automobile.

Partant du tableau la thèse relative aux taxis est facilement crédible, car le pourcentage reste élevé tant pour la fréquence que pour le coût des accidents (31%, 42,59%).

L'on hésiterait un peu plus à admettre celle relative aux dommages corporels dont les éléments d'appréciation ne sont pas suffisamment apparents dans le tableau.

En lisant, en effet, le tableau nous trouvons que le coût des préjudices corporels n'est pas plus important que celui des matériels.

Remarquons néanmoins que le coût relatif des corporels est de loin plus élevé que celui des matériels pour deux raisons.

Premièrement le hasard a fait que les 18 dommages corporels consistent en blessures légères, selon les éléments des dossiers. Deuxièmement parmi les 18 cinq au moins ne sont pas encore indemnisés ou leurs victimes se sont désistées désarmées par la lenteur de la procédure judiciaire et se sont fait indemniser uniquement des préjudices matériels.

Dans tous les cas, à supposer même que les 18 sinistres aient tous donné lieu à une indemnisation le coût moyen d'un préjudice corporel s'élèverait à 151.765,78 F.CFA. (2.731.784:18) tandis que celui d'un préjudice matériel serait de 73.189,78 F.CFA. (6.001.562:82), donc plus que le double du matériel.

Signalons tout de suite que compte tenu des factures que l'AMACAM a déjà réglées, ce soi-disant coût moyen des

préjudices corporels reste sous-évalué et que le rapport corporels/matériels est bien plus important.

En effet pour de simples écorchures sur le corps d'un jeune homme de 28 ans et pour une I.P.T. (incapacité permanente totale, de 100%) causée à un employé d'une usine L'AMACAM s'est une obliger de déboursier respectivement 200.000 F.CFA. et 9.000.000 F.CFA. (11)

Et pour des cas mortels, il n'est pas rare que la société reçoive l'ordre des juridictions camerounaises de payer 17 millions ou 19 millions de F.CFA.

Nous verrons plus loin pourquoi cette exagération d'indemnisation existe. Mais d'ores et déjà ces quelques chiffres nous autorisent à affirmer que plus que la fréquence le coût des préjudices corporels est l'élément le plus déterminant du déficit automobile et que toute solution envisagée pour contenir ce déficit doit tenir compte de cette réalité.

Le tableau ci-après portant sur la sinistralité de la branche automobile pendant les six derniers mois de l'année en cours prouve une fois de plus que la fréquence des dommages corporels reste toujours inférieure à celle des matériels.

Domages	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	Total	%
Corporels	27	32	31	39	51	47	227	19
Matériels	93	132	153	149	234	204	965	80
T.P.V.	43	63	71	67	94	93	431	36
Entreprises	22	13	18	25	33	28	139	12
Nbre.Total d'accidents déclarés	120	164	185	191	285	261	1206	100

(11) Jugement N° 127 du 27 octobre 1976, Trib.de 1ère Instance, Ydé.

Ce second tableau a également l'avantage d'indiquer la part dans la sinistralité des entreprises ou collectivités, connues sous le nom de "gros sociétaires" au service de Production de l'AMACAM.

Nous aurons l'occasion de revenir sur cet aspect du problème ultérieurement.

B. DESCRIPTION DES MESURES PRISES

1. A L'ECHELON NATIONAL

Parmi les dispositions prises sur le plan national au Cameroun pour contenir le déficit automobile, il convient de retenir essentiellement l'organisation d'un Fichier Central, l'augmentation des tarifs Automobile, la création d'un pool Automobile, certaines mesures de prévention routière, des contacts engagés depuis quelques temps avec les responsables de la Magistrature, de la Police et de la Santé Publique, ainsi que l'instauration d'un certain nombre d'assurances obligatoires.

(a) Le Fichier Central

En accord avec l'autorité de tutelle (le Ministère des Finances), l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun (l'ASAC) tient un fichier central de "risques aggravés" ou plus précisément des sociétaires et des véhicules qui causent beaucoup d'accidents de circulation. Elle publie régulièrement les noms de ces propriétaires et les coordonnées de ces véhicules ainsi que les pénalités ou "malus" qui doivent leur être appliquées : 10%, 15%, 20% jusqu'à 100% à partir de 3 accidents.

La tenue de ce fichier est fort importante parce qu'elle permet de "démasquer" les sociétaires qui passent d'une société

d'assurance à une autre dans le but d'échapper à l'imposition du "malus", d'appliquer une surprime aux mauvais assurés ou de leur refuser purement et simplement la garantie à titre de sélection des risques.

(b) L'augmentation des tarifs

Par l'arrêté N° 365/MINFI/CE/A le Gouvernement Camerounais a relevé en 1976 les tarifs d'assurances en ce qui concerne véhicules terrestres à moteur.

Cette augmentation était en réalité d'environ 30% mais elle a été échelonnée sur deux échéances : une prenant effet le 1 janvier, une autre le 1 juillet 1977. La première tranche d'augmentation qu'il est difficile d'indiquer avec précision puisqu'elle a été directement incorporée aux tarifs par l'Autorité de tutelle s'élevait à environ 20%, la deuxième se présente de la façon suivante :

(i) Responsabilité Civile

- catégorie 1 : 10%
- catégorie 2 : 5%
- catégorie 3 : 10%
- catégorie 4 :
Taxis : 10%
- Autocars : 15%

(ii) Domages matériels

- catégorie 1 : 6%
- catégorie 2,3,4 : 5%

Le dernier réajustement des tarifs automobile avait eu lieu en 1974.

(c) La création d'un Pool Automobile

Sur demande de l'autorité de contrôle les sociétés d'assurance au Cameroun, regroupées obligatoirement au sein de l'ASAC, ont décidé en juin 1977 de créer un pool automobile.

Ce pool regroupe obligatoirement les assureurs du Cameroun qui pratiquent la branche Auto, les autres pouvant y participer facultativement ou par le biais de la réassurance.

Il porte uniquement sur la Responsabilité Civile (R.C.) et sur les véhicules de transports publics des voyageurs ou T.P.V., en substance les taxis de ville et de brousse, autocars et autobus.

Ce pool a pour objectif de répartir équitablement entre les sociétés d'assurance les mauvais résultats de la branche Auto (automobile). La détermination des modalités pratiques de cette répartition incombe à l'ASAC et n'est pas encore faite pour que nous puissions en parler.

Le pool commencera à fonctionner en principe le 1er janvier 1978.

(d) Mesures de prévention routière

Ici également, des efforts ont été déployés notamment pour multiplier les signaux routiers, pour améliorer l'état des routes, au moins celles de la capitale. Il a été aussi rendu obligatoire des vérifications mécaniques périodiques du bon état des T.P.V. ainsi que des examens médicaux de leurs conducteurs; de sorte que, lors d'une déclaration d'accident, le service des sinistres de l'AMACAM exige et enregistre la carte de visite de ces véhicules et la carte de capacité de leurs conducteurs.

Des contacts entre l'autorité de contrôle des organismes d'assurance et le Ministère des Travaux Publics continueraient à avoir lieu pour analyser les moyens d'accroître et d'améliorer la prévention routière.

(a) Les contacts avec les responsables de la
Magistrature, de la Police et de la Santé
Publique.

Depuis le colloque de l'I.I.A. ci-dessus mentionné, qui a attiré davantage l'attention des autorités publiques africaines sur le danger que représentait le déficit automobile pour l'industrie d'assurances en Afrique et par conséquent pour l'économie africaine en général, le Ministère des Finances a entrepris et encouragé des rencontres avec les magistrats, les responsables de la police et les médecins.

Lors de ces réunions, l'autorité de tutelle essaie de sensibiliser ces responsables sur l'importance de l'industrie des assurances pour l'économie nationale et sur la fragilité de nos jeunes sociétés d'assurances, contrairement à l'opinion courante en Afrique que les assureurs sont des "voleurs excessivement riches".

L'importance de cette initiative de l'autorité de tutelle est énorme; car, les magistrats, les médecins et les policiers contribuent grandement à l'aggravation du déficit automobile comme ils peuvent contribuer à sa diminution voire à son étanchement, si du moins la législation en vigueur les y aidait. Nous reviendrons à ce problème capital plus tard, mais il convient de nous expliquer dès maintenant.

Les magistrats jouissent de pouvoirs larges et discrétionnaires en matière de fixation du montant de la réparation des préjudices. En rendant des jugements ou des arrêts plus impartiaux et moins sentimentaux ils peuvent alléger considérablement le poids que pèse sur les sociétés d'assurance les indemnités des préjudices corporels.

Les policiers et les gendarmes pourraient également contribuer à assainir la situation financière des assureurs en intervenant rapidement et à chaque accident pour effectuer le constat. Ce faisant, ils éviteraient à la société d'assurance intéressée d'être victime d'une mauvaise foi des auteurs du sinistre. Ceux-ci peuvent en effet, par un constat amiable, attribuer la totalité de la responsabilité de l'accident à l'assuré "multirisques" (12) afin d'échapper au partage de responsabilité ou au cas de non garantie, puisque en cette catégorie d'assurance la responsabilité n'est pas considérée comme une cause de refus de garantie à moins d'être une faute intentionnelle.

En outre en ne concluant pas trop vite sur la responsabilité totale d'un seul assuré, le policier peut permettre à l'assureur, pris individuellement, d'échapper au paiement d'une indemnisation trop élevée par le biais du partage de responsabilité. Il ne suffit pas par exemple de constater que quelqu'un sortait de la droite pour lui donner raison en vertu de l'article 25 du code de Route qui consacre la priorité de droite, parce qu'il peut avoir effectué une sortie imprudente surtout lorsqu'il

(12) L'assurance "multirisques" comprend les garanties ABCDEF :

- A: Responsabilité civile c'est-à-dire responsabilité pour des accidents causés aux tiers.
- B: Recours des tiers en cas d'incendie causée par le véhicule.
- C: Accidents, c'est-à-dire les dégâts matériels causés au véhicule de l'assuré.
- D: incendie du véhicule assuré
- E: vol du véhicule assuré
- F: Marchandises transportées (pour un véhicule de transport de marchandises.)

se trouvait dans une voie secondaire ou cachée par des immeubles ou des forêts.

Ensuite en établissant et en transmettant rapidement le procès verbal de constat (P.V.), il permettrait à l'assureur d'effectuer une transaction amiable avec la victime, évitant ainsi de payer les honoraires d'avocat et les frais de justice qui viennent alourdir davantage la charge des indemnités pour les préjudices corporels.

Les médecins peuvent également alléger la charge des sociétés d'assurance en élaborant des rapports médicaux plus complets pour permettre aux juges de faire une appréciation juste du préjudice subi par la victime et de fixer en conséquence une indemnité équitable, qui ne constitue pas un enrichissement sans cause, comme l'on a l'habitude de le constater.

Ils peuvent aussi aider les magistrats à rendre une sentence juste en fixant le plus exactement, le plus impartialement possible le taux d'incapacité, puisqu'ils constituent les seuls experts des sociétés d'assurance en matière de dommages corporels.

Néanmoins ces contacts se limitant, nous semble-t-il, à informer les responsables intéressés sur le droit et les réalités de l'assurance, ils ne peuvent être efficaces que si leurs exactions actuelles relèvent de l'ignorance ou du manque d'information dans ce sens; mais s'il s'avérait qu'elles soient dues également à une certaine mauvaise foi ou à des préjugés défavorables aux assureurs, ceux à quoi nous croyons personnellement, il conviendra de recourir à d'autres méthodes de persuasion ou de limitation.

(d) Les assurances obligatoires

Outre l'assurance automobile qui est obligatoire dans presque tous les pays africains, le Gouvernement Camerounais a récemment rendu obligatoires l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation, l'assurance R.C. des entrepreneurs de construction ainsi que la R.C. des experts en automobile et en avaries diverses. Les lois consacrant l'obligation de ces assurances sont respectivement la loi N° 65-LF-9 du 22 mai 1975, la loi N° 75/14 du 8 décembre 1975 et la loi N° 76/22 du 9 septembre 1976.

Les deux premières lois sont déjà rendues applicables et exécutoires par des décrets et de arrêtés appropriés.

Nous verrons plus loin combien cette politique est digne d'intérêt pour tous les pays africains.

2. A L'AMACAM

(a) Suppression de certaines réductions et autres facilités pour les véhicules des particuliers.

Jusqu'en 1976, l'AMACAM accordait généreusement à ses sociétaires des réductions sur primes pouvant s'élever à 35% de la prime.

Ces réductions ne respectaient pas les règles tarifaires en la matière et étaient faites selon des critères subjectifs tels que la parenté, l'amitié personnelle.

La première mesure d'assainissement a été de réduire ces réductions à celles tarifaires, autorisées par l'autorité

de tutelle :

- 10% pour 5 à 10 véhicules
- 15% pour 11 à 20 véhicules
- 20% pour 21 à 40 véhicules
- 25% pour 41 à 60 véhicules
- 30% pour 61 à 80 véhicules
- 35% pour 80 véhicules et plus
- 40% après consultation du Directeur Général.

Signalons que cette limitation de l'octroi des réductions aux particuliers équivaut presque la suppression de celles-ci, car rares sont les individus qui ont 5 véhicules.

Outre la suppression des réductions sur primes, les nouveaux dirigeants de l'AMACAM ont aboli les contrats "fractionnels" c'est-à-dire la possibilité pour un assuré de payer la prime en plusieurs tranches tout en concluant un contrat pour une durée ferme, généralement un an.

Ils ont également supprimé les crédits en assurances et l'octroi des attestations provisoires ainsi que l'assurance "multirisques" pour les véhicules circulant depuis plus d'un an.

(b) La sélection des risques

Une note du Directeur Technique et Commercial de l'AMACAM spécifie que la sélection des risques doit se faire tant "à l'entrée qu'à la sortie".

S'agissant de la sélection à l'entrée, celle-ci a porté essentiellement jusqu'ici sur les taxis de brousse ou autocars.

Premièrement l'acceptation d'assurer de tels véhicules n'est pas acquise à n'importe quelle agence, mais est au contraire centralisée provisoirement à 3 agences : Yaoundé, Douala

et Bafoussam. Le choix de ces trois centres se justifie par leur chiffre d'affaires et leur situation géographique par rapport aux autres agences.

Deuxièmement ces véhicules ne peuvent pas être assurés contre "accident" (dégâts matériels) si ils sont en circulation depuis plus d'une année et sont en outre obligatoirement garantis contre le vol et l'incendie. (13)

Les propriétaires de ces autocars ne bénéficient pas de la réduction flotte, c'est-à-dire de la réduction que l'assureur accorde à une personne physique ou morale qui assure chez lui plusieurs véhicules (minimum légal = 5). Comme les particuliers, ils ne se voient plus accorder le fractionnement de leur police ou contrats fractionnels, que nous avons définis plus haut.

Ils doivent payer cash 3.000 F.CFA. à titre de frais d'assistance judiciaire c'est-à-dire les honoraires d'avocat. Cette portion de la prime s'élève à 3.000 F.CFA. pour les véhicules de la catégorie IV bis (taxis de brousse), à 2.000 F.CFA. pour ceux des catégories II et III (véhicules utilitaires respectivement d'un tonnage inférieur à 3.500 kgs. et d'un tonnage supérieur à 3.500 kgs.) à 1.500 F.CFA. pour ceux des autres catégories notamment I (véhicule de tourisme) et V (cyclomoteurs). Signalons que la classification des véhicules est libre pour tous les pays et que celle que nous exposons est purement du Cameroun.

Cette sorte de garantie complémentaire n'est pas pratiquée par les autres sociétés d'assurance opérant au Cameroun, elle

(13) c'est là une contrainte imposée aux sociétés pour permettre à la société d'équilibrer les résultats de la branche Auto, parce que le vol et l'incendie sont deux risques accusant généralement un bon rapport sinistres à primes.

constitue une initiative de l'AMACAM destinée à couvrir tant les honoraires d'accident que les frais d'expertise.

En ce qui concerne la sélection à la sortie, le service des sinistres de l'AMACAM, s'efforce actuellement de tenir "à jour" et de surveiller le "fichier sinistres" afin de proposer à temps au service de production la résiliation des mauvais contrats, c'est-à-dire ceux des assurés qui commettent des accidents trop fréquemment ou d'une manière manifestement anormale. (14)

(c) La diversification du portefeuille

Nous avons vu précédemment que l'automobile monopolisait la quasi totalité des émissions de primes de l'AMACAM (83,9%). Ceci constitue un énorme danger pour la société, car, comme nous l'avons souligné plus haut, cette branche est fort déficitaire.

C'est pourquoi la nouvelle équipe dirigeante de la Mutuelle s'emploie à introduire dans son portefeuille d'autres garanties. Et comment s'y prennent-ils? Leurs efforts sont dirigés essentiellement vers les "gros sociétaires", c'est-à-dire les entreprises privées et les établissements para-étatiques : Profitant de leurs relations d'affaires avec ces sociétés qu'elle entretient notamment en continuant à leur accorder des réductions sur primes et à assurer "multirisques" leurs véhicules jusqu'à deux ans de circulation, l'AMACAM s'emploie à persuader les collectivités intéressées de la nécessiter de faire couvrir tel ou tel risque.

(14) par exemple ceux qui ont l'habitude de cogner leur véhicule contre des arbres, des poteaux électriques.

En outre, lors de la reconduction des contrats, au lieu de se contenter de leur envoyer la lettre de rappel de l'échéance ou de proposition de reconduction, comme par le passé, des agents voire des cadres se rendent auprès de ces sociétaires, leur demandent s'ils n'ont pas de modification à apporter à leur police-flotte et leur proposent d'autres risques : Vol, Incendie de leurs biens ou capitaux, Individuelle accident, Maladie, R.C. chef d'entreprise, R.C. chef de famille, R.C. scolaire.

Des succès sensibles sont déjà rencontrés en R.C. Scolaire où la quasi-totalité des établissements scolaires de Yaoundé souscrivent leur garantie à l'AMACAM. Un certain nombre d'entreprises privées et para-étatiques comme l'UCCAO (Union des coopératives camerounaises de Cacao) SODECAO (Société de Développement du Cacao), FONADEP (Fonds National de Développement Rural), COCAM (Contreplaqués du Cameroun) apportent également à la société des risques fort intéressants autres que l'Auto : Incendie, R.C., Individuelle Accidents, Maladie, Perte d'exploitation, Maritime, Assurance Vie.

Comme nous pouvons facilement nous en apercevoir, toutes ces dispositions prises par l'AMACAM visent à réduire l'importance de la branche automobile dans le portefeuille de la société et à améliorer sa qualité. Cette opinion est confirmée par la note de service du Directeur Technique et Commercial du 5 septembre 1977 :

La société a trop d'automobile en portefeuille, nous nous devons de diminuer l'importance de cette branche.

Nous verrons plus loin les inconvénients et les avantages de cette politique.

(C) ANALYSE CRITIQUE DES DISPOSITIONS PRISES
ET SUGGESTIONS.

Dans cette dernière sous section nous n'essayerons pas de reprendre toutes les mesures que nous avons décrites plus haut; notre critique ne se voulant pas négative, nous n'analyserons que celles pour lesquelles nous avons des suggestions à faire.

Par exemple, en ce qui concerne la prévention routière, nous savons que le plus grand facteur d'aggravation de la sinistralité en automobile est le mauvais état des routes. Nous savons par ailleurs que ce problème préoccupe au plus haut point tous les Gouvernements africains qui se trouvent néanmoins impuissants à réaliser leurs nombreux projets d'amélioration des réseaux routiers, compte tenu de leurs moyens financiers limités et du coût élevé de cette infrastructure néanmoins indispensable pour le développement d'un pays.

De même, la création d'un fichier central et d'un pool Automobile sont d'heureuses initiatives dont nous ne pouvons que souhaiter le bon fonctionnement et la pérennité.

1. L'AUGMENTATION DES TARIFS

L'assurance par définition étant une compensation des sinistres survenus par les primes perçues, il serait dès lors équitable et techniquement recommandable que l'évolution des tarifs d'assurance suive celle du coût de la vie et par conséquent celle du coût des sinistres.

La sécurité que vend l'assureur étant une marchandise comme toutes les autres, moins visible peut-être mais non

moins précieuses, (15) devait voir ses prix alignés sur l'augmentation continuelle du coût de la vie, due à l'actuelle inflation mondiale.

En d'autres termes, les primes devraient être indexées aux résultats des sociétés d'assurances ou être soumises à la liberté tarifaire des assureurs qui les réajusteraient, chacun individuellement, au rapport sinistres à primes de leur propre entreprise.

Néanmoins les autorités publiques africaines ne semblent pas prêtes à adopter une telle politique, avançant comme raisons, tantôt la carence d'une comptabilité adéquate des sociétés d'assurances permettant d'avoir à tout moment la situation exacte de ces organismes et la réaction prévisible des usagers, tantôt le caractère d'instrument de travail indispensable de l'automobile. (16)

Tous ces problèmes soulevés sont réels mais concernent toute l'industrie commerciale. En effet, les autorités de nos Ministères des Finances ne cessent de se plaindre de la mauvaise tenue des comptabilités des commerçants et des sociétés commerciales en général. D'autre part le véhicule terrestre à moteur n'a pas plus le caractère "social", dans le sens original du terme, que la houe pour le paysan et pour l'Afrique

(15) Imaginons un particulier qui grâce à ses économies de 30 ans ou grâce à un crédit bancaire remboursable pendant plusieurs années achèterait un véhicule de 2.000.000 F.CFA. pour le perdre totalement deux jours après à la suite d'un accident de circulation.

(16)-Procès-verbal de la réunion portant sur la création d'un pool d'assurance automobile, en date du 28 juillet 1977.
-Revue de l'I.I.A. N° 4, page 25.

qui est essentiellement agricole (70% au moins de la population s'occupant de l'agriculture) ou que les vêtements ne pouvant se rendre au lieu de service avec l'habit d'Adam.

Néanmoins les prix de ces différents articles montent chaque année sinon chaque jour, suivant le plus exactement possible l'évolution du coût de la vie.

S'agissant de la réaction du public, il est bien entendu que l'automobiliste n'apprendra pas avec joie une augmentation des tarifs; mais ce choc touche actuellement tout le monde. Il suffit d'entrer dans un magasin de vêtements pour entendre les soupirs que poussent les clients chaque fois que le commerçant ou son employé leur annonce le prix d'une chemise, d'une robe.

Les automobilistes seront donc choqués dans la masse des consommateurs de toutes sortes d'articles et comprendront finalement les autorités publiques et les assureurs surtout si ceux-ci prennent la peine de leur expliquer l'origine de ces augmentations, du reste indépendantes de leur volonté.

Dans tous les cas, si l'on parvient à les préserver de ce choc en assurance, l'on ne pourra le faire pour le reste des secteurs commercial et des services. C'est pourquoi l'on ne se tromperait pas lourdement en pensant que l'élite africaine refuse de souscrire à des augmentations régulières des tarifs d'assurance automobile bien plus parce que ce secteur la touche plus particulièrement (17) que par souci de protéger un instrument de travail précieux ou de ne pas choquer les populations.

(17) Tous les véhicules de la catégorie I (véhicules touristes) voire ceux de la catégorie IV (taxis) appartiennent presque exclusivement aux fonctionnaires de nos Etats.

Il serait donc équitable et salutaire pour l'industrie d'assurance et l'économie africaine en général que les autorités de tutelle admettent si pas l'indexation des primes, puisque celle-ci exige une tenue impeccable des statistiques par les sociétés d'assurances, ce qui manque généralement à celles opérant en Afrique, au moins la liberté tarifaire sous leur oeil vigilant, ce qui est la pratique de beaucoup de pays africains en ce qui concerne les autres marchandises.

Car, en ne procédant pas de la sorte, nous exposerions inévitablement à la faillite nos sociétés d'assurances de droit national compte tenu d'une part de leur caractère jeune et d'autre part de l'importance du déficit automobile qui est croissant, comme nous l'avons vu, et qui ne peut être compensé par de meilleurs résultats enregistrés dans d'autres branches.

En effet les portefeuilles de nos sociétés d'assurances sont peu diversifiés et sont prédominés par la branche automobile : plus de 83% pour l'AMACAM, plus de 60% pour tout le Cameroun, 65 à 70% pour l'ensemble des Etats de la CICA avec des rapports sinistres à primes s'élevant respectivement à 120% et à 88,5%.⁽¹⁸⁾

2. LES REDUCTIONS ET AUTRES FACILITES

Dans le passé, l'AMACAM était justifiée à accorder des réductions de primes et autres facilités aux sociétaires parce qu'elle devait se rendre compétitive dans le contexte de concurrence où elle se trouvait face à des sociétés d'assurances plus anciennes et mieux outillées pour opérer comme la

(18) Revue de l'I.I.A., N° 1, pages 5 et 7.

Mutuelle Générale Française, mère de la SOCAR. A l'état actuel de son développement l'AMACAM est suffisamment connue pour pouvoir se consacrer davantage à équilibrer ses comptes, spécialement ceux de la branche Auto qui, comme nous l'avons vu, devient de plus en plus déficitaire et qui malheureusement est prédominante dans les émissions de primes de l'AMACAM.

Et pour ce faire, elle devait logiquement supprimer les réductions excessives faites à ses sociétaires qui aggravaient le déficit, les autres facilités telles que le fractionnement du paiement de la prime qui pouvait perturber la comptabilité de la société et qui devait nécessairement accuser des arriérés à la fin de l'exercice.

Néanmoins cette politique d'assainissement doit être menée judicieusement pour éviter un départ massif des sociétaires mettant nécessairement en difficulté de liquidités la société, voire diminuant son atout moral de seule société d'assurance entièrement nationale.

C'est dire que dans sa politique de diminution de l'importance de la branche automobile dans son portefeuille, l'AMACAM doit se baser sur une étude profonde de ses réalités. En substance, l'AMACAM accuse essentiellement deux caractéristiques

Premièrement la branche automobile occupe une place privilégiée dans son portefeuille : 83,9%. Du coup la société ne peut se permettre d'en diminuer sensiblement les émissions sans y substituer d'autres.

Les seuls à pouvoir lui confier d'autres risques à l'état actuel des choses, compte tenu de la mentalité peu propice au développement de l'assurance et du pouvoir d'achat

limité des Camerounais et des Africains en général, sont les "gros sociétaires".

Or nous verrons, dans le paragraphe consacré à la diversification du portefeuille que l'AMACAM ne peut les avoir à bon compte.

La deuxième caractéristique, en quelque sorte liée à la première, est que dans cette branche d'assurance combien prédominante une part considérable du volume d'affaires est constituée par les sociétaires individuels : sur environ 15.000 sociétaires l'Entreprise compte seulement environ 70 gros sociétaires assurant à l'AMACAM un millier de véhicules.

A supposer que chaque sociétaire individuel parmi les 14.930 ne garantissent auprès de l'AMACAM qu'un véhicule, ce qui n'est pas vrai puisqu'il y en a beaucoup qui y assure 3 taxis, 4 taxis, le rapport de l'importance en nombre de véhicules en faveur des gros sociétaires serait d'environ 1/15 entraînant le même pourcentage en termes du chiffre d'affaires.

Nous pensons donc que l'AMACAM doit éviter à tout prix de donner l'impression à ces automobilistes individuels de ne plus avoir besoin d'eux, en adoucissant ses mesures d'assainissement et surtout en évitant de les prendre toutes en même temps, amortissant ainsi le choc que les sociétaires peuvent en ressentir.

Est significative dans ce sens la réaction qu'ont faite certains gros sociétaires en renvoyant les propositions de reconduction lorsque au cours de cette année la société tenta d'adopter la pratique, en vigueur dans certaines sociétés d'assurances de la place, qui consiste à n'attribuer les réductions qu'à la fin de l'exercice si le rapport sinistre à prime n'excède par 33%.

Or le sociétaire particulier, en tant qu'individu puisant directement dans son propre patrimoine, doit logiquement être plus sensible à ces modifications de primes. En est aussi un témoignage le mécontentement que manifestent au guichet beaucoup de ces sociétaires lorsque ayant bénéficié d'un contrat fractionnel ils se voient, lors du deuxième paiement, appliquer les primes à courtes durées qui diffèrent sensiblement de celles de la police fractionnelle : Avec la méthode du contrat fractionnel, le sociétaire paie 55% de la prime la première fois et 50% la seconde fois, en total 105% de la prime par an. Avec la méthode des "courtes durées", le sociétaire sera obligé de payer deux fois 68%, ce qui fait en total 136% de la prime annuelle qu'il aurait payée s'il avait conclu un contrat d'une année ferme et payé cash. Or, à cause des augmentations successives des tarifs, qui du reste se justifient, il est devenu impossible à la plupart de sociétaires de régler en une fois la prime annuelle, de façon que les contrats à courtes durées deviennent la solution accessible à la plupart de gens.

Nous pensons dès lors que l'AMACAM pourrait favoriser cette solution, même si elle n'est pas très bonne selon le rigueur technique, en réduisant un peu l'écart entre les deux méthodes de tarification, ramenant par exemple les 68% à 60%. Cela sera pour elle une originalité par rapport aux autres sociétés d'assurances qui pourrait la rendre compétitive et en tout cas lui permettre de maintenir sa clientèle actuelle et par conséquent son chiffre d'affaires.

Car il y aurait à craindre qu'en voyant l'AMACAM agir comme ses collègues de la profession et leur priver tout d'un coup des facilités qu'ils étaient venus à considérer comme des droits acquis, les sociétaires ne fassent une réaction sentimentale

mais prévisible de se retirer l'un après l'autre même s'ils ne peuvent pas trouver mieux ailleurs.

Et il est fort probable que l'AMACAM ne puisse pas rapidement ni facilement les remplacer par les gros sociétaires compte tenu de son emplacement géographique et du fait que ces entreprises sont déjà en relations avec d'autres assureurs. (19)

3. LA SELECTION DES RISQUES

Voulant équilibrer les comptes de la branche automobile, il est tout-à-fait légitime que l'on exerce d'abord ses rigueurs sur les T.P.V. qui, nous l'avons vu précédemment, constituent la catégorie de véhicules la plus responsable du déficit automobile.

Néanmoins dans cet effort d'assainissement nous ne devrions pas oublier que cette catégorie n'est pas la seule responsable du déficit que nous connaissons. En effet si celle-ci était la seule mauvaise, ne dépassant jamais 50% de la sinistralité de toute la branche automobile, le rapport sinistres à primes total serait, au pire de son évolution, de 100% et jamais supérieur.

Si les T.P.V., en particulier les autocars de brousse, paraissent si préjudiciables, c'est tout simplement parce qu'ils occasionnent un plus grand nombre de dommages corporels qui sont coûteux, mais les autres véhicules contribuent aussi dans une bonne proportion à aggraver le déficit automobile : nous avons

(19) Il semblerait que la SOCAR se serait déjà "emparé" de la plupart d'entre elles et ces grosses sociétés industrielles, commerciales se trouvent à Douala.

vu en effet dans les statistiques que nous avons faites plus haut que sur 8.733.346 F.CFA. les préjudices matériels qui sont causés par les véhicules de toutes les catégories coûtaient 6001.562 F.CFA.

Aussi pensons-nous que les efforts de sélection qui sont actuellement axés sur les T.P.V. doivent s'étendre de plus en plus aux autres catégories. Et comment? - Dans un accident de circulation interviennent trois facteurs essentiels : l'état des routes, le comportement du conducteur et l'état du véhicule. Laissant de côté le premier facteur pour lequel nous avons conclu que la solution est de longue haleine, les solutions d'assainissement devraient être basées sur l'amélioration du comportement des usagers de véhicules au volant et de l'état des véhicules.

Dans ce souci, une décision pourrait être prise à l'échelon national pour exiger des conducteurs des autres véhicules y compris ceux de la catégorie I de se soumettre à des examens médicaux périodiques et de soumettre régulièrement leurs engins à des visites techniques. Pour éviter l'encombrement aux lieux de ces visites il serait déterminé une période raisonnablement longue et si le personnel du Ministère des travaux publics ne pouvait pas suffire, en ce qui concerne les visites de véhicules, les garages ordinaires pourraient y subvenir aux frais des propriétaires des véhicules, dès lors que le gouvernement aurait pris cette décision.

Ainsi, lors de la première souscription d'assurance ou lors du renouvellement, la société serait autorisée à exiger de l'assurable une carte de capacité et une carte de visite ou un certificat de diagnose, tout comme lors de la déclaration d'accident en ce qui concerne les conducteurs de taxis, sous peine de refuser l'assurance.

Mais en attendant que cette décision nationale soit prise l'AMACAM peut donner l'ordre à son personnel du service de production de vérifier d'abord l'état des véhicules avant d'accepter la proposition d'assurance.

4. LA DIVERSIFICATION DU PORTEFEUILLE

Pour saisir l'importance de cette politique il convient de comparer la sinistralité de l'Auto en Afrique à celle connue dans certains pays développés, en l'occurrence les Etats-Unis et la France.

Selon M. Henry Margeat,⁽²⁰⁾ en 1967 les accidents de circulation ont fait en France 12.751 morts, 305.775 blessés, ceci à l'occasion de 221.178 accidents auxquels il convient d'ajouter 5 millions autres à conséquences matérielles.

Monsieur Bassirou Diop stagiaire à l'I.I.A. écrivait dans le numéro spécial 2 de la revue de l'Institut que en France on enregistrait un mort toutes les 45 minutes et aux Etats-Unis un mort toutes les 13 minutes et un blessé toutes les 23 secondes.⁽²¹⁾

Partant de notre brève expérience du service des sinistres à l'AMACAM, nous pouvons nous permettre d'affirmer que le Cameroun ne connaît pas un taux aussi élevé et aussi grave de fréquence d'accidents de circulation.

Le même Bassirou révèle qu'au Sénégal l'on enregistre seulement deux morts tous les cinq jours et 4 à 5 blessés par jour.

Sans pouvoir disposer de données précises en ce qui

(20) "Accident de la circulation - Responsabilité et Réparation du Dommage - Maux et Remèdes", page 8.

(21) Revue de l'I.I.A. N° Spécial 2, page 33.

concerne le Cameroun, nous pensons que celui-ci connaît le même taux ou un taux inférieur.

Néanmoins les sociétés d'assurances de France, des États Unis connaissent un déséquilibre moins grave que celui des organismes d'assurance camerounais.

La principale explication à ce phénomène quelque peu paradoxal est que les portefeuilles des sociétés d'assurance de ces pays développés est plus diversifié que celui des sociétés camerounaises et de l'Afrique en général : le manque à gagner ou le déficit qu'elles enregistrent dans l'Auto est compensé par un gain équivalent ou supérieur enregistré dans la gestion d'une autre branche.

Pour mener à bien cette politique de diversification trois actions peuvent être entreprises même simultanément : essayer de vulgariser l'assurance par la publicité et l'information, intensifier les relations entre la société et les "gros sociétaires", multiplier les assurances obligatoires.

Les deux premières actions relèvent de l'initiative des sociétés d'assurances, la troisième est du ressort du Gouvernement et viendrait rendre plus efficaces les deux premières.

Commençons par la première qui est plus facile à expliquer et que nous étudions à l'intention de l'AMACAM que nous connaissons le mieux.

Jusqu'à présent l'action essentielle entreprise par l'AMACAM pour maintenir les affaires des gros sociétaires dans leur portefeuille ou pour en acquérir d'autres a consisté essentiellement à leur accorder des réductions de primes allant jusqu'à 40%.

Nous pensons que la société peut mieux s'attirer la sympathie de ces entreprises en touchant plus directement les intérêts tant moraux que matériels de leurs dirigeants. Par exemple nous pensons qu'une carte de vœux de Noël et de la Bonne Année ou mieux un petit cadeau à l'occasion de ces grandes fêtes, ou à celle du mariage de leur fille ou fils toucherait plus profondément ces dirigeants.

D'aucuns objecteront que ces gestes, même de courtoisie, "coûtent de l'argent". C'est vrai, mais la solution de ce petit problème releverait d'une part de la bonne compréhension du Conseil d'Administration et de l'Assemblée et d'autre part de l'esprit créatif des dirigeants de l'AMACAM : Par exemple la société n'a plus besoin apparemment de payer des commissions aux courtiers et agents généraux, du moins en ce qui concerne l'automobile, compte tenu de sa réputation et du nombre de ses agences. Ces commissions pourraient être réduites sensiblement ou supprimées en faveur de ces autres dépenses. D'autres frais généraux pourraient, après une étude de leur utilité et de leur opportunité, être abolis en faveur de ces dernières.

S'agissant de la vulgarisation, celle-ci s'avère urgente si nous voulons développer l'assurance en Afrique.

L'assurance est fondée sur deux principes à savoir la "mutualité" et la "compensation"; autrement dit, l'assureur doit regrouper le plus de risques possibles pour mieux les couvrir à leur survenance.

Or, une bonne partie de nos populations est en dehors du système d'assurance, du moins moderne, (22) que nous voulons

(22) Nous verrons que les africains ont toujours eu leurs organisations d'assurance traditionnelles.

promouvoir : 4,8% seulement de la population africains y sont intégrés. (23) Il faudra même arriver un jour à entraîner sous ce système la population rurale qui dépasse 70% en Afrique. Aussi longtemps que nous ne serons pas arrivés à cela, l'édifice restera chancelant pour n'avoir pas de fondations solides.

Nous pourrions progressivement y arriver en informant les public, les masses sur l'essence, l'utilité et les techniques de l'assurance. Le mystère qui a toujours entouré le secteur de l'assurance a fait que l'opinion générale considère l'assureur comme un "pillard d'argent." (24) Il est fort surprenant que l'assurance qui est l'article de commerce le moins "palpable" se vende dans un "mutisme" aussi total.

Et comment pourrions-nous informer les populations? - Nous pourrions le faire par des émissions à la radio et à la télévision, par des documentaires au cinéma, mais surtout par un journal que tiendrait l'ASAC. Celles-ci pourraient faire d'autres publications utiles sur l'assurance, simplifier et adopter le langage trop technique des instruments juridiques d'assurances, en particulier celui des conditions générales; voire recourir leurs textes pour pousser les gens à les lire et à les assimiler. L'achat et la mise en service de véhicules publicitaires pourraient également être envisagés.

Au sein de chaque société d'assurance, le service des guichets devrait être particulièrement soigné pour recevoir convenablement les clients et leur expliquer le contenu des garanties qu'ils veulent souscrire et celles qu'ils pourraient

(23) Revue de l'I.I.A. N° 1, page 18

(24) Idem, page 22.

encore utilement souscrire; ce qui suppose dans le chef de ces agents un niveau de formation académique assez élevé et beaucoup de qualités humaines : bonne humeur, courtoisie, maîtrise de soi.

Le gouvernement pourrait également aider les assureurs à diversifier leur portefeuille en rendant obligatoires le plus d'assurances possibles. L'importance de cette intervention de l'Etat est justifiée par la mentalité actuelle des Africains et l'existence d'organisations d'assurances traditionnelles.

En effet la plupart des Africains conçoivent actuellement l'assurance comme la garantie d'un événement certain et non aléatoire, ce qui est contraire à la définition même de l'assurance; d'autres (musulmans) attribuent facilement les événements malheureux à la volonté divine ou d'Allah et ne font rien pour lutter contre cette volonté.

En outre il existe traditionnellement en Afrique des solidarités familiales et tribales qui peuvent être considérées comme des organisations d'assurance et qui ne favorisent pas le développement de l'assurance moderne : ces solidarités font disparaître chez l'assurable le besoin de sécurité qui est le mobile profond de la demande d'assurance.

Le gouvernement camerounais est peut-être plus avancé que les autres Etats Africains dans ce domaine, mais il pourrait encore aller de l'avant en rendant obligatoire l'assurance incendie pour toutes ces villas qui s'élèvent chaque jour comme des champignons dans les quartiers de la capitale et certainement dans d'autres villes du Cameroun comme Douala, (la capitale économique).

5. LES CONTACTS AVEC LES RESPONSABLES DE LA
MAGISTRATURE, DE LA POLICE ET DE LA
SANTÉ PUBLIQUE.

Après avoir montré le rôle que peuvent jouer les magistrats, les policiers et les médecins dans l'aggravation comme dans l'étanchement du déficit automobile, il serait superflu de nous attarder à prouver le bien fondé de ces contacts.

La seule question qui peut encore retenir notre attention est celle de savoir si ces contacts sont susceptibles d'être efficaces.

Notre réponse est que ces rencontres pourront modifier positivement l'attitude de ceux parmi eux qui agissaient fautivement par ignorance du droit des assurances, de ses techniques, et de sa vocation dans le développement économique du pays; mais elles resteront sans effet sur les autres qui se livraient aux abus que nous connaissons pour se venger des assureurs ou pour enrichir leur parent, leur ami ou celui de leur ami, voire eux-mêmes.

C'est pourquoi, conscient d'une telle éventualité, nous ferons quelques suggestions sur des solutions qui nous semblent plus sûres et salutaires pour les sociétés d'assurances.

En ce qui concerne la police, chaque société aurait tout intérêt à recruter un certain nombre d'Inspecteurs rôdés en matière de constat d'accidents dont le rapport servirait, en cas de besoin, à contester le P.V. de constat de la police devant le tribunal, ce qui est en principe admis.

Elle engagerait ainsi deux au siège, deux autres dans une ou deux agences d'une importance exceptionnelle et un par agence pour les autres. Après leur recrutement, les sociétaires seraient immédiatement informés qu'ils sont tenus, dans la mesure du possible, de les prévenir à chaque accident.

Un tel personnel supplémentaire accroîtrait un peu les frais généraux de la société mais améliorerait sans aucun doute le rapport sinistres à primes de l'Auto et par conséquent ses résultats globaux, vu l'importance de cette branche dans le portefeuille.

Pour les médecins la société devrait se lier en permanence à un certain nombre de médecins moyennant une rémunération forfaitaire mensuelle pour que ceux-ci effectuent une contre-expertise, en cas de doute sur le rapport du médecin choisi par le sociétaire.

Ces pratiques existent dans les pays développés et posent, à notre avis, peu de problèmes pour leur application au Cameroun et en Afrique en général.

Notre troisième suggestion s'apprête peut-être plus à des controverses, puisque l'homme et surtout l'homme africain a souvent peur d'innover.

Nous avons vu plus loin que les dommages corporels dont la fréquence n'était pourtant pas supérieure ni égale à celle des matériels étaient les plus responsables de la détérioration des résultats de l'Auto, à cause de leur indemnisation trop coûteuse.

La question que nous pouvons nous poser ici est de savoir pourquoi elle est trop coûteuse. Notre réponse est double, il

y a d'abord l'ignorance du droit des assurances par les magistrats ou leur mauvaise foi et en second lieu le système juridique actuel de réparation qui favorise cette mauvaise foi.

S'il s'agit d'un magistrat, qui octroie des indemnités excessives par ignorance du droit et des techniques d'assurance, les contacts engagés par le Ministère des Finances pourra le ramener sur la bonne voie.

Mais si c'est un magistrat qui se livre à des exactions par corruption ou sentimentalisme, il sera difficile de le redresser, protégé qu'il est par les principes de séparation des pouvoirs et de l'Indépendance des magistrats.

Seul le législateur pourra dès lors y remédier par la loi, le magistrat étant quand même tenu de respecter la loi dans ses sentences et ne créant le droit par la jurisprudence que lorsque celui-ci n'existe pas.

Cette intervention du législateur est d'autant plus nécessaire que le droit applicable actuellement en matière de réparation des dommages causés à autrui est inadapté et prête à des abus (article 1382 et suivants du C.C. napoléonien).

Ce système de réparation "intégrale", c'est-à-dire ramener la victime dans la situation où elle était avant la survenance du dommage, ou en "jargon" juridique dans son "pristin état", est souvent un euphémisme en ce qui concerne les préjudices corporels : à l'état actuel du développement de la médecine il reste difficile de rendre à la personne qui a eu son bras amputé un autre bras avec le même ossature, forme et activités; qu'en est-il alors pour quelqu'un qui a perdu un parent qui lui était cher?

Sur base de cet euphémisme, la jurisprudence détermine une gamme interminable de préjudices indemnifiables : préjudice matériel qui se subdivise aussi en plusieurs autres, préjudice moral, *pretium doloris*, préjudice de jouissance, de loisirs, préjudice esthétique ...

La réparation de chacun de ces préjudices ajoutée à la mauvaise foi d'un juge et aux réalités africaines (25) peut affecter gravement les liquidités d'une société d'assurance.

C'est pourquoi il s'avère urgent que le législateur africain intervienne et instaure un autre système de réparation plus adapté à son continent : Aucun africain authentique ne réclamerait de l'argent pour réparer un préjudice moral, bien au contraire il serait scandalisé d'entendre un autre faire une telle réclamation; aucun mâle africain n'exigerait une réparation pour préjudice esthétique si le système n'existait pas. Ce ne sont là que quelques exemples d'inadaptation du système de réparation qui nous régit actuellement.

L'autre aspect du problème est l'utilisation des millions de francs qu'on accorde aux victimes directes ou indirectes des accidents de circulation.

N'ayant jamais espéré toucher une telle somme le paysan ou l'employé d'usine va multiplier les fêtes chez-lui, passer tout son temps au bar jusqu'à la consommation complète de tout l'argent et à la détérioration de son physique.

Le tuteur qui s'est vu confier les indemnités allouées à un enfant en bas âge va placer l'argent dans une fausse

(25) Notamment la polygamie peut rendre l'indemnisation excessivement élevée.

affaire dans le souci de réaliser des bénéfices et quand le bénéficiaire des indemnités parviendra à l'âge de s'en servir, il n'y aura plus un sou de toutes les sommes allouées.

Conscients des insuffisances de ce système, des gouvernements et des chercheurs ont élaboré des projets en vue de le corriger.

Il en est ainsi des projets TUNC, du projet canadien connu sous le nom d'"Autobac", du projet sénégalais et du projet Groutel Berr. (*)

Nous retiendrons les deux derniers qui nous semblent les plus applicables en Afrique.

Le projet de loi du Gouvernement sénégalais, que l'Assemblée Nationale a réjeté à tort en prétextant qu'il était défavorable au public, apportait une correction au système actuel en deux sens.

Premièrement il limitait l'éventail des préjudices indemnisables indiqué plus ^{haut} /aux seuls préjudices suivants : "la douleur physique, la perte d'agrément, le préjudice esthétique, les frais de soins en général et la perte de revenus."

Néanmoins l'intérêt de ce projet pour nous n'est pas cette liste qui est à notre avis susceptible de modification mais bien le principe de limitation des préjudices réparables.

Deuxièmement il restreignait obligatoirement le montant des indemnités à octroyer, à titre d'un quelconque de ces préjudices, à des plafonds fixés compte tenu des revenus de la victime et du SMIG en vigueur au Sénégal.

S'agissant du projet Groutel-Berr, celui-ci proposait deux sortes d'indemnisation, une indemnisation "socialisée"

(*) Revue de l'I.I.A. N^os spéciaux 1 et 2, 1976.

c'est-à-dire supportée par un pool et une indemnisation "individualisée" c'est-à-dire assurée par l'assureur pris individuellement.

La réparation "socialisée" s'appliquerait aux "dommages de base", entendant par là d'une part les frais de traitement *médical* et ceux occasionnés par le décès, d'autre part l'atteinte à l'intégrité physique et la perte des ressources minimales. La réparation serait intégrale pour la première catégorie des préjudices et forfaitaire pour la seconde.

L'indemnisation "individualisée" s'appliquerait aux "dommages complémentaires", c'est-à-dire, tous les préjudices autres que les dommages de base, comprenant des préjudices économiques et moraux. Les victimes de tels préjudices bénéficieraient d'une indemnisation plafonnée.

Notre propre projet ou plutôt notre proposition retient des éléments de chacun de ces deux projets : la correction qu'apporterait le législateur africain au système actuel de réparation procéderait à une limitation du nombre des préjudices indemnifiables et à une fixation de forfaits et de plafonds en ce qui concerne le montant des indemnités.

S'agissant de la limitation des préjudices réparables, par exemple le préjudice d'affection serait exclu de l'indemnisation, les préjudices esthétique et d'agrément resteraient réparables à condition qu'ils affectent la profession et par conséquent les revenus de la victime.

En ce qui concerne la restriction du montant des indemnités, celui-ci serait fixé forfaitairement par le législateur, en tenant compte du SMIG et d'autres réalités

économiques de son pays, pour le décès et l'incapacité permanente totale, il serait plafonné pour l'incapacité partielle permanente ou temporaire, le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément.

Le législateur autoriserait néanmoins les victimes directes ou indirectes qui ne seraient pas satisfaits de ces forfaits ou de ces plafonds de réclamer un supplément devant les tribunaux, mais à leurs frais, l'assureur intéressé ayant la faculté de se constituer partie civile.

L'on éviterait ainsi aux sociétés d'assurances le paiement des frais de justice et des honoraires d'avocat qui contribuent à alourdir la charge que leur impose l'indemnisation des préjudices corporels.

C O N C L U S I O N

En guise de conclusion nous pensons qu'il est impératif que les gouvernements africains assistent sensiblement les sociétés d'assurance pour assurer le développement du secteur des assurances et par conséquent sa pleine contribution au développement économique de leurs pays respectifs.

Nous avons vu en effet que la mentalité actuelle des populations africaines, les limites de leur pouvoir d'achat, l'insuffisance du marché financier africain n'étaient pas de nature à promouvoir le développement de l'Assurance dans notre continent.

Les efforts même louables des seuls organismes d'assurance ne pourraient pas suffire à étancher le déficit automobile dont nous avons constaté la gravité.

Les Gouvernements africains pourraient valablement soutenir et rendre plus efficace, ces efforts, qui doivent néanmoins s'intensifier, en réajustant fréquemment les tarifs, en rendant obligatoire le plus d'assurances possibles, en vulgarisant l'assurance par leurs différents organes d'expression et surtout en corrigeant le système actuel de réparation des préjudices dans l'attente d'une refonte complète du droit civil en général qui nous est actuellement applicable.

Dans ce sens nous nous devons de rendre hommage au Gouvernement Camerounais qui augmente les tarifs presque tous les deux ans, (25) qui a déjà rendu obligatoire un grand nombre

(25) Les récentes augmentations de tarifs au Cameroun sont intervenues en 1971, en 1974 et en 1976.

d'assurances, et qui s'emploie à informer et à moraliser ceux qui peuvent grandement contribuer à l'étanchement du déficit Auto.

Nous nous devons également de féliciter l'ASAC qui, en étroite collaboration avec l'Autorité de tutelle, déploie des efforts pour contenir ce déficit et pour amortir ses effets néfastes sur les liquidités de chacune des sociétés d'assurance opérant au Cameroun, prise individuellement.

Néanmoins tous ces efforts louables tant des Gouvernements que des organismes d'assurance eux-mêmes resteraient vains si le système actuel de réparation des préjudices, qui est étrangère à l'Afrique, n'était pas modifié pour être adapté aux réalités sociales et économiques africaines. Ici apparaît de nouveau le rôle déterminant que nos Gouvernements sont appelés à jouer dans le développement de l'assurance en Afrique.

Nous pensons que, dans ce domaine, un certain degré de dirigisme étatique est indispensable et salutaire.

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

1. "L'Assurance", tome 1, Ve édition
Collection de l'Ecole Nationale d'Assurances,
Editeurs : - L'ARGUS
2, rue de châteaudun, Paris - 9e
- L'Assurance Française
13, rue de Londres, Paris-9e.
2. Henry Margeat : "Accidents de la circulation, Responsabilité
et Réparation du Dommage, Maux et Remèdes"
Ed. l'Assurance Française 13, rue de Londres, Paris - 9e.
3. "Legislation Camerounaise de l'Assurance"
Imprimerie Nationale, Yaoundé
4. Revue de l'I.I.A.
- Numéros ordinaires
: 1 à 4,
- Numéros spéciaux
: 1 et 2
5. Autres documents relatifs au colloque de l'I.I.A. sur
l'indemnisation des préjudices corporels, avril 1976.
6. Rapport d'Activité du Conseil d'Administration et de la
Direction Générale de l'AMACAM à l'Assemblée Générale des
sociétaires du 28 décembre 1972.
7. Rapport d'Activité du Directeur Général de l'AMACAM au
Conseil d'Administration à sa séance du 15 octobre 1973.
8. Rapport du Conseil d'Administration sur l'exercice 1975 - 1976
à l'Assemblée Générale des sociétaires, réunie le 4 juin 1976.
9. Statuts de l'AMACAM comportant les modifications décidées en
Assemblée Générale Extraordinaire du 29 novembre 1975.
10. Statut du personnel de l'AMACAM.
11. Notes de service et autres documents internes de l'AMACAM.