

**INSTITUT INTERNATIONAL DES  
ASSURANCES (IIA)**

BP 1575 YAOUNDE  
CYCLE SUPERIEUR  
12e PROMOTION (1994-1996)

**THEME :**  
**ESSAI DE L'ASSURANCE EN**  
**"VALEUR A NEUF" DES VEHICULES**  
**TERRESTRES A MOTEUR SUR LE**  
**MARCHE CAMEROUNAIS**

Mémoire de fin de formation en vue de  
l'obtention du Diplôme d'Etudes Supérieures  
d'Assurances (D.E.S.A.)

Réalisé et soutenu par :  
ABEGA NEME Ignace

Encadreur :  
Mme MFANGAM Justine

Yaoundé, 1996

**THEME :**

**ESSAI DE L'ASSURANCE EN " VALEUR  
A NEUF " DES VÉHICULES TERRESTRES  
A MOTEUR SUR LE MARCHÉ CAMEROUNAIS**

## DEDICACE

Je dédie cet ouvrage :

A mes enfants en espérant qu'il leur servira de modèle de courage et de persévérance dans leur vie,

A mon épouse Cécile Claudine pour son affection indéfectible,

A mes parents qui n'ont ménagé aucun effort pour pourvoir à mon éducation et à mon instruction,

Et à tous ceux qui me portent en leur coeur.

## REMERCIEMENTS

- A M. NEME ONANA Gilbert et ma soeur Léonie pour leur entière hospitalité
- A Mme AMOUGOU Marie Marguérite pour la mise en page de ce mémoire
- A M. NGA Claude pour son amitié agissante
- A mes Beaux-parents pour leur apport moral, matériel et financier
- A M. ESSOMBA AMOUGOU Antoine et son épouse pour tout ce qu'ils ont fait pour moi.
- A M. EKOUMOU Raymond, D.G.A. de la Garantie Mutuelle des Cadres et à ses collaborateurs qui ont rendu agréable mon séjour dans ladite structure et m'ont permis d'acquérir des connaissances de la pratique professionnelle.

# **INTRODUCTION**

L'assurance Automobile s'inscrit dans le cadre général des assurances de dommages. Comportant deux volets, elle préserve l'assuré contre toute atteinte directe ou indirecte à son patrimoine. L'atteinte indirecte est constituée par des conséquences pécuniaires liées à la responsabilité qu'il encourt lorsque son véhicule cause des dommages aux tiers.

A côté de cette assurance de responsabilité, du reste obligatoire sous tous les cieux, l'assuré peut librement éprouver le besoin de couvrir son véhicule contre d'éventuels périls ou risques susceptibles de le frapper. On parle alors d'assurance de choses ou de biens.

L'assurance de dommages quel que soit le volet considéré, veille au respect du principe indemnitaire. Principe selon lequel le montant de l'indemnité ne saurait être supérieur au montant du dommage réel subi. L'assuré ne peut du fait de l'assurance, se trouver dans une situation meilleure qui aurait été la sienne si le sinistre ne s'était pas produit.

En vertu de ce principe cardinal, l'assurance automobile s'est bâtie, développée et maintenue uniquement dans la formule dite en valeur vénale. Cette formule séculaire, consacrée et maintes fois justifiée recommande que l'indemnisation des victimes et le capital assuré tiennent compte de la vétusté du véhicule au moment de la souscription ou du règlement du sinistre. Le sinistre pouvant être une détérioration ou tout simplement une disparition du bien. En d'autres termes, l'indemnité en valeur vénale s'obtient en déduisant du montant brut du dommage celui de la vétusté ou dépréciation physique de l'objet. La valeur vénale d'un

bien représente ainsi son prix de vente tel qu'il serait pratiqué sur le marché de l'occasion ou de seconde main. Ce prix étant évidemment largement inférieur au prix du neuf.

L'assurance en valeur vénale a des mérites qu'on ne peut refuser de lui reconnaître. Elle constitue à titre d'illustration un palliatif contre la recherche d'un enrichissement sans cause pouvant émaner de certains assurés de mauvaise foi.

Mais, malgré ces mérites cette assurance présente aussi, du point de vue de l'assuré, des inconvénients ou insuffisances tout aussi indéniables,. En premier lieu les indemnités qu'elle offre sont d'une insuffisance criarde. Devant la montée vertigineuse du coût des pièces de rechange et du fait d'une inflation rampante permanente parfois ponctuée d'événements exceptionnels telle que la dévaluation, ces indemnités, ne permettent pas aux victimes de réparer intégralement leurs préjudices. Elles créent chez certains un déficit de financement et à d'autres un trouble de trésorerie si ce n'est un endettement toujours plus coûteux.

Pour s'en prémunir, la plupart des victimes, conscientes de cette inconsistance, entrent en concert frauduleux avec les garagistes, concessionnaires automobiles et experts évaluateurs pour obtenir des surfacturations factices. Autant de comportements préjudiciables pour l'assureur qui reste ainsi exposé à des charges de sinistres très élevées sans contrepartie de prime ou cotisation.

Et c'est le lieu de relever que l'assurance en valeur vénale est bien adaptée aux pays développés dans

la mesure où ces derniers disposent de structures d'échanges bien développés et organisées. Par contre dans nos pays en voie de développement marqués par une cruelle carence de telles structures, on est obligé de tout importer et à des prix exorbitants. Dans ce contexte l'assurance menace de marquer à son but, de protection et de renouvellement de l'outil économique en général et du parc automobile en particulier.

Compte tenu de ces lacunes, la question de plus en plus pressante, se pose de savoir s'il n'y a pas lieu de remettre en question l'assurance en valeur vénale. Non pas pour l'abandonner mais de lui trouver une formule complémentaire plus satisfaisante applicable en certaines circonstances. La réponse à cette question qui se veut affirmative, nous amène à poser le problème de l'intérêt de cette nouvelle formule qui pour nous, est l'assurance en " valeur à neuf ". Mais avant d'y arriver la notion d'assurance en valeur à neuf mérite d'être clarifiée et son domaine d'application défini.

S'agissant du cadre, l'assurance en "valeur à neuf" s'applique pour les dommages subis par le véhicule assuré. C'est dire qu'elle fait partie intégrante de l'assurance de biens. A ce titre elle joue indépendamment de la responsabilité civile de l'assuré ou des personnes dont il doit répondre. Par ailleurs, elle est exclue pour la réparation, par l'assureur de responsabilité civile, des préjudices que l'assuré aurait causés aux véhicules propriété des tiers.

Quant à la définir, l'assurance en "valeur à neuf" est celle qui permet de garantir un capital supérieur à la valeur vénale du bien par le rachat d'une certaine vétusté calculée sur la valeur neuve. En cas de sinistre, l'indemnité, valeur vénale du dommage, est majorée de

l'indemnité pour dépréciation. Cette dernière étant obtenue en multipliant le dommage brut par le taux de vétusté racheté.

Telle que définie ci-dessus, l'assurance en " valeur à neuf " comporte des enjeux économiques importants incontestables aussi bien sur le plan micro-économique (ou individuel) que macroéconomique (ou d'ensemble).

Du point de vue de l'assureur, elle lui permettrait d'augmenter son chiffre d'affaires nominal par accroissement de la prime ou cotisation exigée. De même, elle favoriserait des placements financiers plus considérables et partant une distribution plus accrue des crédits à l'économie par le canal du secteur bancaire.

Par le même coup, des recettes fiscales plus importantes alimenteraient le trésor public dans la mesure où l'assiette de la T.C.A. ou T.V.A. serait plus élevée.

Par ailleurs, sous l'effet de l'augmentation du volume de leur production, les commerciaux et autres apporteurs d'affaires amélioreraient leur commissionnement.

Quant aux assurés, ils bénéficieraient des indemnités réparatrices plus substantielles leur permettant de conserver la valeur utilitaire de leurs véhicules, de réduire ou éliminer les risques de trouble financier ou d'endettement évoqués plus haut et de pouvoir faire face à la flambée des prix observée sur le marché de l'automobile et des pièces de rechange.

Cependant, il serait illusoire de croire que l'assurance en "valeur à neuf" n'est que merveille. Elle comporte aussi des côtés négatifs tels que considérés

seuls, il serait aberrant de l'envisager. Entre autres inconvénients, elle laisserait libre cours à une spéculation frauduleuse de la part de certains assurés de mauvaise foi. Ces derniers conscients de ce qu'une vente réelle du véhicule ne leur procurerait pas plus de fonds qu'un sinistre volontaire, n'hésiteraient pas à provoquer ce dernier. De la même façon, l'indemnité pour dépréciation reçue par d'autres serait détournée à d'autres fins. L'assurance de dommages serait ainsi pour les uns et les autres une opération de placement financier générateur d'intérêts. Elle serait donc dévoyée de son but.

Une autre considération pourrait militer contre la nouvelle formule. Considération selon laquelle l'assurance en valeur à neuf ne doit s'appliquer qu'aux biens mobiliers et immobiliers non soumis à une dépréciation ou une usure très rapide. Qualité à laquelle ne semblent pas obéir les véhicules terrestres à moteur.

La portée de tels inconvénients est non négligeable mais les avantages procurés sont tout aussi très importants.

A ce point, la question de l'intérêt de l'assurance en " valeur à neuf " ne se pose plus. Son option étant supposée admise, le véritable problème reste de savoir dans quelles conditions et selon quelles modalités cette nouvelle assurance doit être mise en oeuvre pour éviter les déconvenues de l'assureur et accroître la satisfaction de la clientèle.

La réponse à cette interrogation ou problématique nous amenera à réfléchir dans une première partie sur l'approche de la souscription des risques tandis que la deuxième partie sera consacrée au règlement des sinistres et à l'indemnisation des victimes.

PREMIERE PARTIE

LA SOUSCRIPTION DES RISQUES

CHAPITRE PREMIER  
CONDITIONS ET TARIFICATION  
DE L'ASSURANCE EN "VALEUR A  
NEUF "

Pour prévenir les risques de spéculation et de sinistres frauduleux ou intentionnels, certaines conditions doivent être impérativement respectées pour accorder aux clients de s'assurer en " valeur à neuf ". C'est après la définition de ces conditions que sera posé le problème de la tarification.

SECTION I : CONDITIONS DE L'ASSURANCE EN "VALEUR A NEUF"

La mise en oeuvre de l'assurance en valeur à neuf nécessite que soient réunies cumulativement cinq conditions.

A/ L'USAGE DU VEHICULE

Compte tenue de l'expérience, il nous semble mieux indiqué de réserver l'assurance en " valeur à neuf " aux véhicules affectés à l'usage " Tourisme ". Cette limitation tient à plusieurs raisons. Premièrement ce sont des véhicules qui sont généralement conduits par le propriétaire, son conjoint ou son enfant. Par conséquent ils sont entretenus en bon père de famille : la prudence et la vigilance y sont de règle. En outre ces automobiles ont un kilométrage annuel parcouru assez réduit par rapport à la moyenne globale. Ce qui a pour corollaire de diminuer le risque d'accidents. En France par exemple, les conducteurs qui effectuent moins de 9 000 kms par an (alors que la moyenne nationale est de 12 000 kms) bénéficient des contrats à prime réduite pouvant atteindre 30 à 45 % d'économie (1). En troisième lieu lesdites autos sont utilisées à titre privatif et non professionnel.

-----  
(1) J. Landel J. PECHNOT " L'Assurance automobile, pratique de la souscription et du règlement des sinistres " L'Argus, P. 28

sont utilisées à titre privatif et non professionnel.

#### B/ VETUSTE RACHETABLE

Elle doit être plafonnée à 25 % de la valeur du véhicule pris à son état neuf. Ainsi la clause de "valeur à neuf" permet de compenser à la limite, à peu près la totalité de la vétusté observée à la fin de l'année de première mise en circulation. D'après un barème de dépréciation utilisé par les experts automobiles, la vétusté atteinte par un véhicule de tourisme est de 28 % après un an. Dans la fourchette indiquée plus haut, l'assuré garde la latitude de choisir un taux précis. Mais pour des commodités de calcul et de statistique, l'assureur proposera une échelle de taux qui sont les multiples de 5. Soit 5 %, 10 %, 15 %, 20 % et 25 %.

#### C/ VALEUR D'ASSURANCE

Dans tous les cas l'assuré doit garantir une somme suffisante pour échapper à l'application de la règle proportionnelle de capitaux en cas de sinistre. Lorsque le véhicule a moins d'un an d'âge, c'est le prix d'achat du véhicule neuf qui doit être assuré si en outre on rachète 25 % de vétusté. Dans tous les autres cas la somme assurée doit être déterminée en augmentant la valeur vénale du montant de la vétusté rachetée.

Pour éviter à l'assuré les mécomptes d'une sous-assurance, l'assureur doit, dans le cadre de l'obligation d'information et par le concours de son expert, aider celui-ci à déterminer la somme assurable adéquate. Il doit également l'informer des conséquences d'une sous-assurance. Nonobstant cette information l'assuré reste maître dans la fixation de ses garanties quitte à en assumer les effets.

#### D/ L'AGE DU VEHICULE

L'assureur doit se garder d'amettre au bénéfice de la clause d'assurance en " valeur à neuf " tous les risques ayant atteint un degré de dépréciation trop avancé. Il s'exposerait par ce biais au risque d'antisélection préjudiciable à plusieurs égards. De tels véhicules accusent généralement des défaillances techniques responsables de beaucoup d'accidents inévitables. Pour ces raisons, l'assureur a intérêt à limiter la garantie aux véhicules d'au plus trois ans. Il s'agit là en principe d'un âge idéal. Car la prise en compte de l'état d'entretien du véhicule peut repousser cette limite à quatre voire cinq ans.

#### E/ L'OBLIGATION DE REPARATION PREALABLE

Il s'agit ici de déjouer les manoeuvres des fraudeurs et autres spéculateurs. Le respect de cette obligation conforte l'assureur dans sa conviction que "l'indemnisation pour dépréciation" n'a pas servi à d'autres fins que la réparation ou la reconstitution du bien sinistré.

REMARQUE : RISQUES VISES PAR L'ASSURANCE EN " VALEUR A NEUF "

A l'exception de " bris de glace ", tous les autres dommages causés au véhicule sont couverts par son champ d'application. Il s'agit notamment du vol, incendie, tierce collision, tierce complète, explosion, attentats ou catastrophes naturelles.

L'exclusion des " bris de glace " se justifie par la non déprécibilité du pare-brise, de la lunette arrière et des glaces latérales.

## SECTION II : TARIFICATION DES RISQUES

L'objet de la tarification est de déterminer le montant de la prime. En assurance de dommages celle-ci est proportionnelle à la valeur du véhicule ou valeur assurée. La tarification se fait par catégorie de risque en fonction de critères qui expriment l'aggravation ou l'amélioration de ce risque. Cette aggravation ou amélioration est généralement sanctionnée par la majoration ou la réduction de la prime pure.

### A/ CRITERES DE TARIFICATION

Les uns sont propres au véhicule et les autres à son conducteur.

#### S1 - CRITERES PROPRES AU VEHICULE

##### 1/ Zone de circulation ou de garage

L'importance de la densité urbaine est très déterminante dans la survenance des accidents ou la réalisation de toute autre catégorie de risque. Les statistiques démontrent que les zones les plus vulnérables sont celles où cette densité est plus importante.

C'est pourquoi la tarification doit s'établir par zone de circulation ou de garage.

## 2/ Taux de vétusté rachetée

La prime à demander est fonction du niveau de vétusté racheté. Par convention, on considérera qu'il existe cinq niveaux de vétusté rachetable :

Niveau 1	: 5 %
Niveau 2	: 10 %
Niveau 3	: 15 %
Niveau 4	: 20 %
Niveau 5	: 25 %

Plus le niveau demandé sera élevé plus le taux de prime à appliquer le sera aussi. Cela se comprend aisément car la charge de sinistre qui est un paramètre de détermination de ce taux croit d'autant plus que le niveau racheté est important. La tarification se fait alors par niveau.

## 3/ ETAT DU VEHICULE

La tarification en tient compte en prenant en considération l'ancienneté du véhicule. Par ailleurs l'assureur doit inciter les conducteurs à se préoccuper de l'entretien et de la sécurité de leur véhicule, dans le but de prévenir les défaillances mécaniques responsables d'accident. Pour ce faire il accordera des réductions supplémentaires aux assurés qui soumettent, conformément aux stipulations contractuelles, leurs véhicules à des contrôles techniques. Il doit même faire de ces derniers un critère de sélection des risques.

## S2 - CRITERES PROPRES AU CONDUCTEUR

### 1/ CONDUCTEURS NOVICES

Il s'agit de ceux dont le permis a moins de 3 ans ou ne pouvant justifier d'une assurance effective au cours des 3 dernières années précédant la souscription du contrat (2). Cette catégorie de conducteur mérite l'application d'une surprime de 140 % de la prime de référence (3). Après une année sans sinistre, la surprime est réduite de moitié soit 70 %. Elle ne s'applique plus après deux années sans sinistre.

### 2/ COMPORTEMENT ANTERIEUR DU CONDUCTEUR

#### a - Infractions aux règles de la circulation routière

Elles doivent donner lieu à des majorations de la prime de la façon suivante :

- 
- (2) " Il est possible de justifier d'une assurance effective si, sans être souscripteur du contrat, ni propriétaire du véhicule, on est désigné comme comme conducteur habituel du véhicule "
- (3) D'après le code des assurances français, articles A 335-9-1 et 335-9-2.

COMPORTEMENT DU CONDUCTEUR	MAJORATION MAXIMUM (4)
1) Responsable d'un accident et reconnu en état d'imprégnation alcoolique au moment de l'accident	150 %
2) Délit de fuite après accident	100 %
3) Responsable de trois sinistres ou plus au cours de la période annuelle de référence	50 %

Après deux échéances sans sinistres, la majoration cesse d'être applicable.

b - Sinistralité antérieure du conducteur :  
" bonus-malus "

Elle doit être sanctionnée par l'application de la clause type de réduction-majoration (ou " bonus-malus"). Alors que la réduction s'applique en fonction du nombre d'années passées de façon continue sans sinistre, nombre d'accidents engagé totalement la responsabilité du conducteur.

Après chaque période annuelle sans sinistre, le coefficient applicable est celui utilisé à la précédente échéance réduit de 5 % arrêté à la deuxième décimale et arrondi par défaut. Ce coefficient est de 50 % au minimum.

La majoration est égale à 25 % du coefficient de réduction - majoration précédent (soit le coefficient précédent multiplié par 1,25). Ce coefficient

Après chaque période annuelle sans sinistre, le coefficient applicable est celui utilisé à la précédente échéance réduit de 5 % arrêté à la deuxième décimale et arrondi par défaut. Ce coefficient est de 50 % au minimum.

La majoration est égale à 25 % du coefficient de réduction-majoration précédent (soit le coefficient précédent multiplié par 1,25). Ce coefficient est arrêté à deux décimales et arrondi par défaut. Le malus est réduit de moitié en cas de responsabilité partagée. Il cesse d'être applicable après deux années sans sinistres. Il ne s'applique pas non plus si la conduite du véhicule a été obtenue à l'insu du propriétaire ou du conducteur habituel. Le coefficient est de 350 % au maximum.

#### B/ LE TAUX DE PRIME

On distinguera outre le taux de prime pure, le taux net applicable.

##### 1/ TAUX DE PRIME PURE (T.P.P.)

Pour le déterminer on partira d'une expérience statistique déjà constitué et satisfaisant la " Loi des Grands Nombres " (5). Ce taux sera calculé en fonction de la zone géographique de circulation et du niveau de vétusté rachetée.

Le taux de prime s'obtient en rapportant au montant total des capitaux assurés la charge totale de sinistre.

-----  
(5) Voir plus loin : " sélection des risques "

$$\text{t.p.p.} = \frac{\text{Charge totale de sinistre}}{\text{Somme des capitaux assurés}} \quad (6)$$

Dans cette formule, le numérateur est égal à la somme des valeurs vénales des dommages augmentée de celle des indemnités pour dépréciation et diminuée de la somme des franchises. Le dénominateur quant à lui est la somme des valeurs assurées déterminées à partir de la valeur vénale en y ajoutant le montant de la vétusté rachetée.

## 2/ TAUX DE PRIME NET (t.p.n.)

Partant du taux de prime pure, on majore ou on réduit ce taux, le cas échéant :

- de la surprime de conducteur novice
  - de la réduction supplémentaire " bon conducteur "
- puis sur le résultat obtenu ou prime de référence, on applique le coefficient de bonus-malus. Enfin, on applique le cas échéant, la ou les majorations supplémentaires relatives au comportement du conducteur, sur la même prime de référence.

### Exemple d'application

Taux de prime pure.....	3,5 %
Surprime de conducteur novice.....	140 %
Réducteur bon conducteur.....	25 %
Majoration comportement du conducteur.....	40 %
Coefficient de " bonus-malus".....	0,90%

Quel est le taux de prime net ?

-----  
 (6) D'après le cours d'Actuariat IARD

### Solution

$$t.p.n = 3,5 \% \times 2,4 \times 0,75(0,9 + 0,4) = 8,19\%$$

### C/ LA VALEUR D'ASSURANCE (V.A)

En principe l'assuré doit porter en garantie une somme suffisante. Il doit être aidé dans cette fixation par l'assureur dans le cadre de l'expertise préalable. Cette somme est égale à la valeur vénale du véhicule majorée du montant de la vétusté rachetée. Ainsi pour un véhicule encore neuf et pour lequel la vétusté rachetée est de 25 %, c'est le prix d'achat de ce véhicule qui doit être assuré.

Toutefois l'assuré est libre de fixer sa valeur quitte à assumer les conséquences qui pourraient résulter d'une sous-assurance dont il aurait été informé au moment de la souscription.

$$V.A. = \text{Valeur vénale} + \text{Montant de la vétusté rachetée.}$$

A titre d'illustration, considérons un véhicule dont la valeur résiduelle est de 6 000 000 FCFA représentant 60 % de sa valeur à neuf. Quelle valeur doit-on assurer en rachetant 10 ou 25 % de vétusté !

### Solution

$$* \text{ La valeur à neuf est } V.A.N = \frac{6\ 000\ 000}{0,6} = 10\ 000\ 000\ \text{F}$$

\* Vétusté rachetée, 10 %

$$V.A. = 1\ 000\ 000 (60 \% + 10 \%) = 7\ 000\ 000\ \text{F}$$

\* Vétusté rachetée, 25 %

$$V.A = 1\ 000\ 000(60 \% + 25 \%) = 8\ 500\ 000\ \text{F}$$

D/ LA PRIME

1/ Prime nette (P.N.)

P.N. = Valeur assurée x t.p.n.

Exemple

Valeur assurée : 8 500 000

Taux de prime net (t.p.n.) : 8,19 %

P.N. = 8 500 000 x 8,19 % = 696 150

2/ Prime commerciale (P.C.)

Elle prend en compte les accessoires et la taxe d'assurance. Cette dernière a pour base de calcul la prime nette augmentée du coût des accessoires. Les accessoires sont forfaitaires.

Exemple : Calculer la prime commerciale dans les conditions ci-après :

Prime nette = 696 150

Taxe = 10 %

Accessoires = 5 000 F

Solution

P.C. = (696 150 + 5 000) x 1,1 = 771 265

CHAPITRE II

LA SELECTION DES RISQUES

Le problème de la sélection est généralement abordé sous deux angles : celui de son fondement et celui de sa pratique.

## SECTION I : LE FONDEMENT DE LA SELECTION

L'assureur est appelé à créer et renforcer les mécanismes de sélection aussi bien pour des considérations commerciales que techniques.

### A/ JUSTIFICATION TECHNIQUE DE LA SELECTION

Sur le plan technique l'exercice de la sélection doit permettre à la compagnie d'assurance de développer à l'intérieur de la mutualité un volume d'affaires qui soient de qualité. Le but poursuivi étant le maintien de l'équilibre financier du groupe sans lequel l'assurance n'a plus sa raison d'être. En d'autres termes, par le biais de la sélection, on évite que les mauvais risques n'écrasent les bons par leur très forte sinistralité.

En outre la sélection vient combler les lacunes inhérentes à tout système de tarification. En effet, aucun système de tarification ne peut permettre d'évaluer rationnellement toutes les demandes individuelles des assurés qui se caractérisent par leur extrême hétérogénéité. Il ne peut qu'exprimer la tendance générale de ces caractéristiques. Par ailleurs tout système de tarification aussi raffiné soit-il, est toujours basé sur une information statistique non exhaustive.

Enfin, la sélection des risques constitue un remède approprié contre l'antisélection dans la mesure où elle permet de rejeter purement et simplement les risques non

désirables.

#### B/ MOTIVATIONS COMMERCIALES

L'une des principales motivations est " la volonté, de la part de l'assureur de conserver une grande flexibilité au niveau de la souscription " (1). Cette volonté traduit le souci pour l'assureur de rendre agréables les relations d'affaires qui existent entre lui et ses partenaires : clients courtiers et autres producteurs. A ce propos, l'intérêt du courtier envers une tarification simple et uniforme est indéniable.

D'autre part, la sélection vient remédier aux inconvénients d'un système de tarification complexe et coûteux. Théoriquement, il serait possible d'établir un système de tarification qui refléterait la plupart des caractéristiques des assurés ayant un impact sur le coût des sinistres. Mais dans la pratique, le ticket d'entrée qui en résulterait serait exorbitant et prohibitif pour le consommateur d'assurance.

#### SECTION II : PRATIQUE DE LA SELECTION

Dans la pratique, la sélection s'exerce par l'étude de la matérialité du risque, l'examen de la moralité de l'assuré et le respect de la " loi des grands nombres ".

---

(1) Gouvernement du Québec " Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile " , 1974.

#### A/ MATERIALITE DU RISQUE : L'EXPERTISE PREALABLE

Pour un choix éclairé, un examen systématique du risque à garantir est nécessaire avant sa souscription par l'assureur. Cette étude peut être menée par l'assureur lui-même. Cependant, il serait bénéfique et efficace de la confier à un professionnel reconnu. D'où l'importance du recours à l'expertise préalable dont les rôles sont multiples.

Dans un premier temps l'expertise sert à déterminer la valeur résiduelle du véhicule, le taux de vétusté correspondant ainsi que la valeur d'assurance appropriée. Ensuite, elle permet de s'assurer de l'existence et de l'identité du véhicule à assurer. En outre, elle permet d'apprécier l'âge et l'état de l'automobile, de se faire une opinion plus ou moins exacte sur la qualité de son entretien et de juger de la possibilité de l'admettre dans l'assurance en " valeur à neuf ". De même les conclusions de l'expert peuvent déterminer l'assureur à prescrire au proposant si nécessaire, la visite technique avant l'acceptation ou pendant la vie du contrat à des périodes convenues. En définitive l'expertise préalable jouera un rôle prépondérant dans la prévention et la réduction des fraudes et des fausses déclarations des risques.

#### B/ MORALITE DES ASSURES

On observe plusieurs types de comportement chez les assurés susceptibles d'aggraver la charge de sinistre de l'assureur. Certains d'entre eux sont des amateurs dans la déclaration de faux sinistres si ce n'est des sinistres volontaires et intentionnels. Quelques uns au contraire, font tout simplement preuve d'un manque de

vigilance et de prudence au volant. D'autres enfin font fi de l'entretien de leurs véhicules.

Dans tous ces cas et par souci de moraliser le risque, il y a nécessité de prévoir au contrat une franchise représentant la part des dommages à supporter par l'assuré en cas de sinistre. Pour la même raison on appliquera à certains le malus et autres majorations de prime en compensation d'une forte sinistralité antérieure. On peut également faire usage le cas échéant, de la règle proportionnelle de prime (2) pour sanction de la fausse déclaration non intentionnelle découverte après sinistre.

Dans d'autres cas extrêmes on éliminera purement et simplement de la mutualité certains assurés malintentionnés.

#### C/ LA LOI DES GRANDS NOMBRES (3)

L'assureur doit veiller au respect de cette loi selon laquelle " plus le nombre des assurés est grand, moins élevée sera la prime ou cotisation à demander aux adhérents ". De la même façon en développant son portefeuille, les bons risques compensent les mauvais au niveau de la sinistralité. Par ce biais on peut éviter ou réduire les risques l'antisélection.

---

(2) Voir article 19 du Code de CIMA

(3) Michel GAUTIER " l'Assurance contre l'incendie : technique, sa pratique " Page 47

**DEUXIEME PARTIE**

**. . LE REGLEMENT ET  
L'INDEMNISATION DES  
SINISTRES**

CHAPITRE III

LE REGLEMENT DES SINISTRES

Il comporte trois étapes essentielles : l'instruction, l'évaluation des dommages par l'expert et le calcul de l'indemnité par l'assureur.

#### SECTION I : L'INSTRUCTION DU SINISTRE

Fondée sur un certain nombre de pièces à verser au dossier, l'instruction a pour objet de réunir des informations indispensables à la prise en charge des sinistres et de procéder à la vérification des garanties.

##### A/ VERIFICATION DES GARANTIES

Celle-ci se fait au niveau de la police, c'est à dire des conditions générales, conditions particulières ou spéciales, annexes et avenants. Elle permet de s'assurer que le sinistre ne tombe pas dans le champ des exclusions, que le véhicule assuré est bien celui sinistré ou que la période de garantie couvre bien le sinistre. Cette vérification permet à la Compagnie d'assurance d'économiser du temps et de l'argent. D'où son caractère nécessaire.

##### B/ LES PIECES NECESSAIRES A L'INSTRUCTION

###### 1/ La déclaration de sinistre

Elle constitue le point de départ de toute instruction. Sous réserves du procès-verbal de constat faisant foi, cette pièce ou document informe sur la date, le lieu et la nature du sinistre, sur l'identité des véhicules accidentés ou sinistrés, leurs dommages respectifs, sur la compagnie d'assurance adverse ainsi que sur les circonstances de l'accident.

2/ Le P.V. de constat

Il joue le même rôle que la déclaration à la seule exception que les informations qu'il contient ont une force probante supérieure à celle d'une simple déclaration de l'assuré. C'est un document qui fait foi jusqu'à preuve du contraire. Il détermine le véhicule responsable de l'accident.

3/ Le permis de conduire

Le défaut du permis de conduire au moment de l'accident constitue une cause d'exclusion.

4/ Le certificat de visite technique

Il ne peut être exigible que s'il fait l'objet d'une prescription contractuelle expresse.

5/ Pièces requises en cas de vol

a - L'attestation de dépôt de plainte  
contre l'inconnu

Elle permet de vérifier le respect de l'obligation de déclaration du vol dans un délai de 48 heures aux autorités de police ou de gendarmerie.

b - L'attestation d'opposition de  
réimmatriculation

Elle empêche l'établissement de nouvelles pièces (carte grise, licence de transport...) par les voleurs sur la base d'un faux certificat de vente ou de perte.

### c - L'attestation de non retrouvaille

Elle empêche de payer un sinistre " vol " alors que le véhicule est déjà retrouvé.

### 6/ La réclamation chiffrée

Elle constitue la base de l'évaluation de l'expert. Cette réclamation peut être représentée par un dévis ou une facture de réparation ou par une facture d'achat des pièces détachées ou fournitures. Elle est remise par l'assuré et permet d'avoir une opinion approximative du coût du sinistre à prendre en charge.

## SECTION II : L'EXPERTISE APRES SINISTRE

Dans bien des cas, l'expertise constitue le prolongement de la phase d'instruction, mais son principal objet est d'évaluer les dommages au véhicule assuré.

### A/ ROLE DE L'EXPERTISE DANS L'INSTRUCTION

Dans une certaine mesure le travail de l'expert peut consister à vérifier la matérialité ou l'effectivité du sinistre déclaré. Mais au-delà, la diligence d'une expertise peut être perçue par l'assuré comme une marque d'attention que lui accorde son assureur. Un tel jugement positif peut avoir pour effet de faciliter ultérieurement l'offre d'indemnité.

### B/ L'EVALUATION DES DOMMAGES

Pour prévenir ou déjouer des manoeuvres frauduleuses de certains assurés, l'expert évaluera le dommage à

partir de deux outils de travail indispensables : le P.V. de constat et l'état estimatif des dépenses effectuées ou envisagées. Le premier document permet d'établir la relation causale entre les fournitures facturées et l'accident. Le deuxième outil quant à lui ne fait qu'estimer le coût desdites fournitures au moment du sinistre ou du règlement.

#### 1/ Principe d'évaluation

Les pièces facturées entrant dans le champ de l'indemnisation sont évalués à leur " valeur vénale " par l'expert. Cette valeur vénale correspond au prix de vente de la fourniture tel qu'il serait pratiqué sur le marché de l'occasion ou de seconde main. En d'autres termes le dommage réel subi par le véhicule ou certaines pièces spécifiées est obtenu en réduisant le montant brut tel que facturé de celui de la vétusté (usure) correspondante.

Il y a lieu cependant de préciser qu'en matière automobile toutes les pièces ou fournitures ne sont pas dépréciables. Il en est ainsi du pare-brise, de la lunette-arrière et des glaces latérales. De telles fournitures ne subissent pas de réduction dans les calculs de l'expert. C'est aussi le cas en ce qui concerne les pièces d'occasion dont le prix tient déjà compte de leur état physique. Quand bien même, il s'agit des fournitures sujettes à usure, la dépréciabilité n'est pas identique pour toutes celles-ci. A titre d'illustration les pneumatiques ont une très forte usure par rapport à la coque du véhicule. L'expert prend en compte tous ces détails ses déterminations.

## 2/ Structure du coût du dommage

Le coût du dommage comprend généralement :

- le coût des fournitures
- le coût de la main d'oeuvre
- l'immobilisation et d'autres frais
- la taxe.

Lorsqu'il s'agit d'un sinistre partiel. La taxe est assise uniquement sur la main d'oeuvre lorsque la facture (ou dévis) est émise par un garagiste. Par contre, lorsque la facture est d'un concessionnaire automobile la taxe est calculée sur le total du coût des fournitures et celui de la main d'oeuvre.

S'agissant du sinistre total un vol par exemple, le coût, du dommage est déterminé à partir du prix d'achat du véhicule.

### SECTION III : L'INDEMNITE EN " VALEUR A NEUF "

L'évaluation de l'expert ne constitue pas l'indemnité, cependant, elle en constitue la base de détermination.

#### A/ PRINCIPE DE REGLEMENT

Dans le cadre du règlement, il importe de distinguer dans la somme revenant à l'assuré à titre d'indemnisation, l'indemnité en valeur d'usage ou valeur vénale et l'indemnité pour dépréciation. La justification de cette distinction est triple. Premièrement les deux indemnités dans certains cas, devront être payées à deux moments différents compte tenu de l'obligation de

réparation préalable imposée comme une des conditions de l'assurance en " valeur à neuf ". Deuxièmement cette distinction trouve son fondement dans le souci de constituer une statistique des risques. Troisièmement enfin, elle s'explique par l'éventualité d'appliquer la règle proportionnelle des capitaux (RPC) à l'indemnité en cas de sous-assurance avec utilisation de la tolérance.

L'indemnité en valeur d'usage sera déterminée selon la méthode traditionnelle. Quant à l'indemnité pour dépréciation, elle sera obtenue en appliquant sur le montant brut du dommage le taux de vétusté rachetée. Mais la clause d'assurance en "valeur à neuf" ne devra être appliquée ni aux fournitures achetées d'occasion, ni à toutes celles non susceptibles de subir l'usure.

#### B/ - NOTION DE TOLERANCE (1)

Il s'agit en quelque sorte d'une atténuation de la règle proportionnelle de capitaux (R.P.C.). En cas de sous-assurance, au lieu d'appliquer cette R.P.C. sur l'indemnité totale, on ne l'appliquera que sur l'indemnité pour dépréciation. Cette tolérance offre l'avantage d'améliorer l'indemnité globale ainsi que la part de cette indemnité à verser immédiatement si les réparations ne sont pas encore effectuées. Il convient de noter que l'usage de cette faveur appartient au pouvoir discrétionnaire de l'assureur qui, compte tenu de ses relations d'affaires et de ses objectifs commerciaux, peut l'appliquer ou non.

---

(1) Michel GAUTIER " L'Assurance contre l'incendie, sa technique, sa pratique" 6e éd. P. 357, A.F

## C/ DETERMINATION PROPREMENT DITE

Elle sera exposée à travers les exemples qui vont suivre. Tout au moins, le règlement variera selon qu'il s'agit d'un sinistre total ou partiel avec ou sans sous-assurance et en fonction de l'usage ou de l'abandon de la tolérance. Pour quelques-unes des hypothèses on examinera les cas où les taux de vétusté sont identiques ou différents.

### 1/ Perte totale

#### a - Valeur assurée suffisante

##### Exemple 1

* Valeur à neuf.....	1 000 000 F
* Valeur assurée.....	600 000 F
* Vétusté constatée.....	50 %
* Vétusté rachetée.....	10 %
* Sinistre.....	vol

##### Indemnités

- Indemnité en valeur d'usage

$$I = 1\,000\,000 \times 50\% = 500\,000$$

- Indemnité pour dépréciation

$$I = 1\,000\,000 \times 10\% = \underline{100\,000}$$

$$\text{TOTAL.....} \quad 600\,000$$

#### b/ Cas de sous-assurance

L'indemnité ne peut excéder la valeur assurée.

##### Exemple 2

### Exemple 2

Reprenons les données de l'exemple ci-dessus, à la seule différence que la valeur assurée est fixée à 575 000 F. Dans ce cas, le règlement se fera comme suit :

\* Indemnité en valeur vénale

$$I = 1\ 000\ 000 \times 50\ \% = 500\ 000$$

\* Indemnité pour dépréciation : 75 000

TOTAL..... 575 000

### 2/ Hypothèse du sinistre partiel

#### a/ Valeur assurée suffisante

Toujours à partir des données de l'exemple 1, cependant le sinistre est constitué par des détériorations de certaines fournitures. Par ailleurs on lit sur le rapport d'expertise :

\* Dommages aux fournitures dépréciables : 300 000 F  
vétusté 40 %

\* Dommages aux pièces non dépréciables : 150 000 F

\* Main d'oeuvre T.T.C. : 50 000 F

\* Vétusté rachetée : 10 %

Effectuer le règlement de ce sinistre.

### Solution

- Indemnité en valeur vénale

$$I = 150\ 000 + 50\ 000 + 300\ 000 \times 60\ \% = 380\ 000$$

- Indemnité pour dépréciation

$$I = 300\ 000 \times 10\ \% = \underline{30\ 000}$$

TOTAL..... 410 000

b/ Valeur assurée insuffisante

L'assuré porte en garantie 580 000 F au lieu de 600 000 F. A partir de l'exemple précédent régler la sinistre, avec ou sans application de la tolérance.

Solution

La valeur assurée étant insuffisante, il y aura application de la règle proportionnelle de capitaux avec ou sans atténuation.

b-1 - Abandon de la tolérance

\* Indemnité en valeur vénale

$$I = 380\ 000 \times \frac{580\ 000}{600\ 000} = 367\ 000$$

\* Indemnité pour dépréciation

$$I = 30\ 000 \times \frac{580\ 000}{600\ 000} = \underline{29\ 000}$$

TOTAL 396 333

b-2 - Application de la tolérance

Dans ce cas la règle proportionnelle de capitaux ne s'applique que sur l'indemnité pour dépréciation. Pour cette garantie, le client devait assurer 100 000 F (i.e 1 000 000 x 10 %) au lieu de 80 000 F d'où :

- Indemnité en valeur d'usage

380 000 F

- Indemnité pour dépréciation

$$I = 30\ 000 \times \frac{8\ 000}{100\ 000} = \underline{24\ 000}$$

100 000 Total 404 000

c - Fournitures endommagées dépréciées à des degrés différents

En réalité les pièces du véhicule ne subissent pas uniformément l'usure. Il y en a qui sont plus vulnérables que d'autres.

c-1 - Valeur assurée suffisante

Considérons toujours notre véhicule des exemples précédents. Celui-ci fait l'objet d'un accident et le rapport de l'expert relève :

* Fournitures non dépréciables.....	150 000 F
* Main d'oeuvre T.T.C.....	50 000 F
* Pare-chocs.....	75 000 F
	vétusté 60 %
* Un pneu.....	150 000 F
	vétusté 55 %
* Autres fournitures dépréciables.....	50 000 F
	vétusté 40 %

Sachant que la vétusté rachetée est de 10 %, on demande de régler le sinistre.

Solution

\* Indemnité en valeur d'usage :

$$I = 15\ 000 + 50\ 000 + 75\ 000 \times 40\% + 150\ 000 \times 45\% \\ + 50\ 000 \times 60\% = 327\ 500$$

\* Indemnité pour dépréciation

$$I = (75\ 000 + 150\ 000 + 50\ 000) \times 10\% = \underline{27\ 500}$$

TOTAL..... 355 000

c-2 - Cas de sous-assurance

Si la somme assurée n'est que de 550 000 F au lieu de 600 000 F, déterminer l'indemnité.

Solution

\* Abandon de la tolérance

- Indemnité en valeur vénale

$$I = 327\ 500 \times \frac{550\ 000}{600\ 000} = 300\ 208$$

- Indemnité pour dépréciation

$$I = 27\ 500 \times \frac{550\ 000}{600\ 000} = 25\ 208$$

600 000 total 325 416

- Atténuation de la R.P.C.

- Indemnité en valeur d'usage

$$I = 327\ 500 \text{ (exénoration de la R.P.C.)}$$

\* Indemnité pour dépréciation

$$I = 27\ 500 \times \frac{50\ 000}{100\ 000} = 13\ 750$$

100 000 total 341 250

3/ La mise en épave

Elle intervient lorsque le véhicule endommagé est techniquement irréparable ou non économiquement réparable. Dans ces cas l'indemnité est égale à la valeur assurée diminuée de celle de l'épave. Elle doit être répartie entre l'indemnité en valeur d'usage et l'indemnité pour dépréciation proportionnellement aux capitaux garantis correspondants.

Exemple : A propos de notre véhicule des exemples ci-dessus.

- \* Coût des réparations : 750 000 F
- \* Valeur assurée : 600 000 F (500 000 F en valeur vénale et 100 000 F pour garantie dépréciation)
- \* Epave : 160 000 F

Règlement du sinistre

- \* Indemnité totale

$$I = 600\ 000 - 160\ 000 = 440\ 000\ \text{F à répartir en :}$$

- \* Indemnité en valeur d'usage

$$I = 440\ 000 \times \frac{500\ 000}{600\ 000} = 366\ 666\ \text{F}$$

- \* Indemnité pour dépréciation

$$I = 440\ 000 \times \frac{100\ 000}{600\ 000} = 73\ 333\ \text{F}$$

D/ FRANCHISE ET REGLE PROPORTIONNELLE DE PRIME

Elles viennent réduire le montant des indemnités calculés comme ci-haut. La première a pour but de faire participer l'assuré à la réparation de ses dommages. La deuxième au contraire, constitue une sanction à la fausse déclaration non intentionnelle des circonstances aggravantes du risque.

CHAPITRE IV

L' INDEMNISATION DES  
SINISTRES

Dans ce chapitre seront étudiées les modalités d'indemnisation ainsi que les actions récursoires.

## SECTION I : LES MODALITES D'INDEMNISATION

On distingue deux cas selon que l'indemnisation intervient avant ou après réparation.

### A/ INDEMNISATION APRES REPARATION

Il ne se pose pas de difficulté particulière à ce niveau. L'assuré ayant déjà réparé son véhicule ou ayant entamé cette réparation, il a droit à l'intégralité de son indemnité. La preuve du respect de l'obligation de réparation doit être fournie par la facture de réparation ayant servi de base à l'évaluation des dommages.

### B/ INDEMNISATION AVANT REPARATION

Lorsqu'au moment de l'indemnisation aucune réparation ou reconstitution du véhicule sinistré n'est encore entreprise, l'assuré ne recevra immédiatement que l'indemnité en valeur d'usage. S'agissant de l'indemnité pour dépréciation, son paiement ne doit intervenir que ultérieurement sur justificatifs de l'effectivité des travaux de réparation. Toutefois un délai de réparation de six mois à compter du premier acompte de l'indemnité en valeur vénale, doit être imposé.

## SECTION II : LES ACTIONS RECURSOIRES

### A/ TYPES DE RECOURS

Quand le sinistre engage totalement ou partiellement d'un tiers, deux actions peuvent en résulter.

## 1/ L'action subrogatoire de l'assureur

Elle puise son fondement juridique dans l'article 42 du code CIMA. Selon cet article, " l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui par leur fait ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur ".

## 2/ L'action directe de la victime

Cette action naît si l'indemnité à recevoir par l'assuré a subi des réductions du fait de l'application de la franchise ou des règles proportionnelles de prime ou des capitaux. L'assuré va donc l'exercer par l'intermédiaire de l'assureur de son véhicule. Ainsi si le responsable est assuré dans la même compagnie que la victime, l'indemnité à verser à cette dernière ne doit pas subir ces réductions.

## B/ L'ASSIETTE DU RECOURS

Par respect du principe de la relativité des effets des contrats, le recours de l'assureur comme celui de la victime, ne peut porter que sur l'indemnité en valeur d'usage. Car d'après l'article 1165 du code civil, " les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes, elles ne nuisent point aux tiers ". Or le responsable et son assureur de responsabilité civile sont étrangers au contrat noué entre la victime et l'assureur de son véhicule.

CONCLUSION GENERALE

Le fait frappant à l'observation du marché camerounais de l'assurance automobile est la pratique exclusive de l'assurance en valeur vénale. Et cela même pour les garanties contractuelles couvrant les dommages subis par le véhicule. Devant l'absence d'un marché d'occasion adéquat dans ce pays et la modicité décriée des indemnités offertes, il nous a paru opportun d'explorer une autre possibilité complémentaire basée sur l'assurance en " valeur à neuf " .

Mais pour éviter ou prévenir des comportements spéculatifs des assurés il a fallu dresser des garde-fous nécessaires. C'est ainsi qu'il a été jugé indispensable de soumettre l'accès de cette nouvelle formule au respect d'un certain nombre de conditions tenant au plafond de vétusté rachetable, à l'âge du véhicule ou à l'augmentation de la valeur assurée (donc de la prime) par exemple.

La tarification des risques n'a pas fondamentalement changé mais elle s'est trouvée enrichie d'un critère très important à savoir le niveau de vétusté rachetée. La nécessité de combler les lacunes d'un système de tarification en le complétant par une sévère sélection des risques nous paru davantage impérieuse. D'où le caractère indispensable de l'expertise préalable à effectuer avant toute souscription.

S'agissant du règlement des sinistres et de l'indemnisation, la prise en compte du respect de l'obligation de réparation préalable dans un certain délai, vous a conduit à distinguer l'indemnité en valeur vénale et celle pour dépréciation.

A présent pour permettre aux différents partenaires d'aborder l'assurance en " valeur à neuf " avec une opinion bien éclairée, soulignons-en les implications. Pour l'assureur, l'amélioration du chiffre d'affaires est évidente. Par contre, il devra s'attendre à l'augmentation de sa charge de sinistres et des provisions techniques à constituer. En cas d'augmentation de la sinistralité ses résultats risqueraient d'être compromis. Enfin, la gestion des sinistres serait un peu plus coûteuse et favorable à quelques pésanteurs.

Quant à l'assuré, il devra payer un peu plus cher sa prime mais pour une couverture plus consistante et améliorée.

Pour terminer, l'assurance en " valeur à neuf " ne constitue pas la panacée aux différents problèmes financiers de l'entreprise d'assurance. L'une de ses principales limites réside dans la marginalisation d'une couche importante de la matière assurable. Son succès n'est pas acquis à priori. Ce dernier dépendra de la volonté et de la capacité de l'assureur à tenir ses engagements vis-à-vis de sa clientèle. Il sera aussi fonction au pouvoir d'achat des consommateurs, et de leur désir de s'assurer. Sinon, cette formule risque de " mourir " dans sa phase de germination.

# BIBLIOGRAPHIE

## A - Cours polycopiés

- 1 - BAKAYOKO " Cours d'Actuariat IARD ", I.I.A.  
1994-1995
- 2 - CODJOVI (Jean Julien) " Droit des obligations"  
I.I.A., 1994-1995
- 3 - KEITA (Ibrahim) " Introduction à l'assurance",  
I.I.A., 1994-1995
- 4 - YIGBEDEK - " Assurance automobile", 1994-1995

## B - Ouvrages généraux et complémentaires

- 5 - GUATHIER (Michel) " L'assurance contre l'incendie  
sa technique, sa pratique", 6e éd., l'assurance  
française
- 6 - GELLON (Alain)-LANDEL (James)- " L'assurance  
Incendie, pratique de la souscription et du  
règlement des sinistres ", l'Argus 1990
- 7 - LANDEL (James) - PECHINOT (Jean) - " l'assurance  
automobile, pratique de la sauvegarde de la sous-  
cription et du règlement des sinistres, l'Argus  
1987
- 8 - LOUBERGE (Henri)-"Economie et finance de l'assurance  
et la réassurance", Dallez, 1981

## C - Articles et brochures

- 9 - BIOULE NANGA (Roger)-" L'impact de la dévaluation  
sur les sociétés d'assurances dommages", Assuran-  
ce et Sécurité, No 03
- 10- C.D.I.A.-" Le bonus-malus ", Dép. 452 - Mars 1994
- 11- C.D.I.A.-" Comment sont établis les tarifs  
d'assurance automobile ? " R91 - Décembre 1994

## D - Rapports

- 12- Association des sociétés d'assurances du Cameroun  
" Rapport annuel d'activités ", 1994-1995
- 13- Gouvernement du Québec-"Rapport du comité d'étude  
sur l'assurance automobile", 1974

E - Ouvrages spécialisés

- 14- Gouvernement du Québec - " la tarification en assurance automobile au Québec", 1978
- 15- Groupement technique Accidents-"Tarif automobile" Janvier 1976

F - Document de référence

- 16- CIMA - " Code CIMA ", éd. Août 1992

# TABLE DE MATIERES

Dédicace.....	3
Remerciements.....	4
Introduction générale.....	5
<u>PREMIERE PARTIE : LA SOUSCRIPTION DES RISQUES...</u>	11
<u>CHAPITRE I : Conditions et tarification de</u> l'assurance en " valeur à neuf "..	12
<u>Section 1 : Conditions de l'assurance en "valeur</u> à neuf".....	13
A - L'usage du véhicule.....	13
B - Vétusté rachetable.....	14
C - Valeur d'assurance.....	14
D - L'âge du véhicule.....	15
E - L'obligation de réparation préalable.....	15
<u>Section 2 : Tarification des risques.....</u>	16
A - Critères de tarification.....	16
B - Détermination des taux.....	20
C - Fixation de la valeur d'assurance.....	22
D - Calcul de la prime.....	23
<u>CHAPITRE II : La sélection des risques.....</u>	24
<u>Section 1 : Fondement de la sélection.....</u>	25
A - Justification technique.....	25
B - Motivations commerciales.....	26
<u>Section 2 : Pratique de la sélection.....</u>	26
A - Matérialité du risque : l'expertise.....	27
B - Moralité des assurés.....	27
C - La " Loi des grands nombres ".....	28
<u>DEUXIEME PARTIE : REGLEMENT DES SINISTRES ET</u> <u>INDEMNISATION.....</u>	29
<u>CHAPITRE III : LE REGLEMENT DES SINISTRES.....</u>	30
<u>Section 1 : L'instruction du sinistre.....</u>	31

A - Vérification des garanties.....	31
B - pièces nécessaires nécessaire à l'instruction.	31
B - Matérialité du sinistre : l'expertise.....	31
<u>Section 2</u> : L'expertise après sinistre.....	33
A - Rôle de l'expertise dans l'instruction.....	33
B - L'évaluation des dommages.....	33
1 - Principe d'évaluation.....	35
2 - Structure du coût du dommage.....	35
<u>Section 3</u> : L'indemnité en "valeur à neuf ".....	35
A - Principe de règlement.....	35
B - Notion de tolérance.....	36
C - Détermination proprement dite.....	37
1 - Perte totale.....	37
2 - Hypothèse du sinistre partiel.....	38
3 - La mise en épave.....	41
<u>CHAPITRE IV</u> : L'INDEMNISATION DES SINISTRES.....	43
<u>Section 1</u> : Modalités d'indemnisation.....	44
A - Indemnisation après réparation.....	44
B - Indemnisation avant réparation.....	44
<u>Section 2</u> : Actions récursoires.....	44
A - Types de recours.....	44
B - L'assiette du recours.....	45
CONCLUSION GENERALE	
BIBLIOGRAPHIE	
TABLES DE MATIERES	