

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCE (CIMA)

Institut International des Assurances (IIA)

BP : 1575 Tél. (00237) 220 71 52

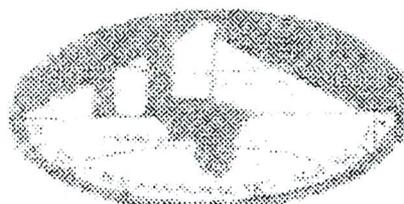
Fax : (00237) 220 71 51

Mail : iaa@syfed.cm.refer.org

Yaoundé – République du Cameroun

DESS-A 16^e Promotion

2002-2004



**Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du
diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en
Assurances (DESS-A)**

THEME :

**ETUDE CONTRIBUTIVE SUR LA MISE
EN PLACE D'UN POOL TPV AU CAMEROUN
ET SON INCIDENCE DANS L'EQUILIBRE
DE LA BRANCHE AUTOMOBILE**

Présenté et soutenu par
NGOUH Félix
Cycle III DESS-A

Sous la direction de
TCHAKOUNTIO Phillippe
Directeur Central et du Courtage
de ACTIVA ASSURANCES

REMERCIEMENTS

A toutes celles et à tous ceux qui nous ont aidé et encouragé à poursuivre cette formation ;

A toutes celles et à tous ceux qui n'ont ménagé aucun effort pour l'aboutissement de ce travail ;

A toutes celles et à tous ceux qui nous ont apporté soutien moral et / ou matériel tout au long de cette formation.

A tous les anciens étudiants de l'IIA en service à ACTIVA Assurances SA et dans d'autres compagnies d'assurances.

A toutes l'équipe de la Direction Sinistres et Contentieux pour leur meilleur encadrement.

A toutes et à tous, nous disons simplement merci pour tous les efforts consentis en notre faveur.

Néanmoins nous ne pouvons manquer de citer nommément certaines personnes sans le soutien desquelles ce travail n'aurait peut-être pas été réalisé. Il s'agit de :

- Monsieur et madame EWANE EBOLA Augustin
- Monsieur Oscar NGAGAN
- Monsieur Léopold NGUIFFO
- Monsieur DIOUME MOUNTAGA TALL

Nous remercions particulièrement Monsieur Philippe TCHAKOUNTIO qui, nonobstant ses lourdes responsabilités de Directeur Central et de Courtage, a pu trouver la disponibilité nécessaire pour diriger la réalisation de ce travail.

Enfin nos remerciements s'adressent à la Direction Générale de ACTIVA ASSURANCES et à l'ensemble de son personnel qui nous ont honoré d'un séjour très agréable tout au long de notre stage.

DEDICACE

- A toutes les victimes corporelles d'accidents de la circulation.

- A ma femme Anne Marie et à mes enfants Adelphe, Arsène et tous ceux à naître dont les divers soutiens tout au long de ma formation ont été inestimables.

TABLE DES ABREVIATIONS

Acte uniforme : Droit des sociétés Commerciales et du GIE

Art : Article

ASAC : Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun

Cass.Civ : Cassation Civile

CIMA : Conférence Internationale des Marchés d'Assurances

FGA : Fonds de Garantie Automobile

GIE : Groupement d'intérêt économique

IARD : Incendie, Accidents, Risques Divers

OHADA : Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires

PREC : Provision pour risques en cours

PSAP : Provision pour sinistres à payer

RCCM : Registre de Commerce et du Crédit mobilier

RC : Responsabilité Civile

SA : Société anonyme

SARL : Société à responsabilité limitée

SNC : Société en nom collectif

TPV : Transport public de Voyageurs

VTM : Véhicule terrestres à moteur.

INTRODUCTION GENERALE

En ce début du troisième millénaire caractérisé par l'avènement du globalisme et la montée du terrorisme, le monde est soumis à des risques de plus en plus sévères et divers dont la survenance ne saurait laisser le commun des mortels indifférent. Les auteurs du terrorisme qui font preuve d'une imagination exponentiellement féconde ne ménagent aucun effort pour frapper en tout temps et en tout lieu. Les attentats du 11 septembre 2001 commis sur le World Trade Center et le Pentagone aux Etats Unis en sont une parfaite illustration. C'est aussi le cas de multiples catastrophes naturelles, aériennes, ferroviaires et routières dont les préjudices corporels et les dommages matériels sont aujourd'hui incommensurables. Cette situation d'insécurité est favorisée par la mondialisation et le développement de nouvelles technologies d'information et de communication qui ont transformé le globe terrestre en un véritable village planétaire. Les bouleversements géostratégiques dictées par la convoitise des richesses naturelles de la planète ne sont pas du reste.

D'origine naturelle ou humaine, les risques auxquels l'Homme est exposé de nos jours lui imposent un important besoin de sécurité. Cette situation interpelle plus que jamais l'action des assurances. En effet, de par sa fonction, l'Assurance est le service qui apporte aux hommes et aux entreprises la sécurité dont ils ont besoin. Toutefois, il faut reconnaître que dans leur mise en œuvre, les assurances connaissent des insuffisances ; ceci est beaucoup plus évident dans les pays du tiers monde qu'en occident. Dans le souci de remédier à ces insuffisances, certaines mesures ont été prises à l'instar du traité CIMA signé à Yaoundé le 12 juillet 1992 par certains pays de l'Afrique Noire, qui institue le nouveau code des assurances - Code CIMA - applicable à l'ensemble de ces pays.

Sur la base des considérations juridiques, le code CIMA précité distingue les assurances de personnes des assurances de dommages. Chacune de ces deux grandes divisions se compose de plusieurs branches. Contrairement aux autres branches de l'IARD, l'automobile qui en constitue une est minée par de nombreux

problèmes. Il apparaît donc impérieux d'apporter à la gestion de cette branche des mesures nouvelles et pragmatiques. C'est dans ce noble souci que nous entreprenons cette **"Etude contributive sur la mise en place d'un POOL TPV au Cameroun et son incidence dans l'équilibre de la branche automobile"**.

En effet, l'automobile occupe une place de choix dans l'universalité des risques auxquels sont soumis les assurables. Dans tous les continents du globe terrestre, il fait partie de nos jours des éléments caractérisant le comportement des individus. Il constitue désormais moins un objet de luxe qu'un bien de première nécessité.

Dans les pays de la Communauté Economique Européenne, le chiffre d'affaires de l'assurance automobile occupe l'une des meilleures positions en assurance non vie ¹. En Afrique en général et dans les pays de la CIMA en particulier, l'analyse du chiffre d'affaires des compagnies d'assurances permet de classer l'automobile au premier rang des souscriptions. En effet, cette situation trouve sa raison d'être d'une part dans le fait qu'il s'agit de la branche d'assurance la plus connue des populations de ces pays, mais aussi et surtout parce que d'autre part c'est une assurance obligatoire. Au Cameroun, avant l'avènement du code CIMA, c'est la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 qui régissait déjà l'obligation de l'assurance automobile.

Cependant, malgré la mondialisation des méthodes de souscription, l'uniformité du risque et le rapprochement grandissant des modes de vie, les problèmes posés par la branche automobile présentent des particularités en fonction des continents, voire des pays. En Europe, le problème qui se pose actuellement en assurance automobile est celui de la création d'un marché unique plus efficace, afin d'apporter des solutions à certaines difficultés souvent rencontrées telles la détermination du territoire auquel appartient un véhicule lorsque la plaque d'immatriculation n'existe pas ou ne correspond pas aux prescriptions en vigueur ; la meilleure protection des victimes corporelles d'accidents de la

¹ Jérôme YEATMAN Manuel international de l'Assurance

circulation, la dissuasion des personnes sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue de prendre le volant ; la liste n'est pas exhaustive.

Dans les pays de la CIMA en général et au Cameroun en particulier, les problèmes posés par l'assurance automobile portent aussi bien sur le risque lui-même, sur les primes, que sur le règlement des sinistres.

S'agissant du risque automobile dans son ensemble, les conditions générales de la FANAF distinguent dix catégories classées suivant l'usage du véhicule ². Ces véhicules sont en général caractérisés par leur état peu séducteur malgré l'institution d'une visite technique obligatoire pour certaines catégories. A cela s'ajoute la défektivité de l'équipement routier urbain, interurbain et rural. Pour ce qui est de la prime, très souvent elle est perçue par les intermédiaires dont certains, n'ayant aucune culture de la profession d'assureur, ne la reverse que rarement à la compagnie alors même que leur calcul n'a été fait que sur la base de « petites combines » ³ au mépris du tarif officiel en vigueur, ce qui n'est pas sans incidence sur le règlement des sinistres.

A la survenance des sinistres dont le nombre est continuellement croissant eu égard à l'importance du parc automobile sans cesse grandissant et aux manquements sus évoqués, les compagnies d'assurances ne peuvent les régler convenablement pour des raisons diverses. Il peut s'agir de la non assurance ; autrement dit, l'usager n'a même pas souscrit une police d'assurance couvrant son véhicule. Il peut s'agir aussi des conséquences des "petites combines" aboutissant soit à la déchéance de garantie, soit à une extrême lenteur dans les procédures de règlement, lenteur due à une certaine insolvabilité.

Si les problèmes ainsi soulevés sont communs à l'ensemble de la branche automobile, il convient de spécifier ceux relevant de la catégorie des TPV dont la complexité n'est pas de nature à

² Catégories de véhicules : I Tourisme ; II Commerce ; III Transport Public de marchandises ; IV Transport public des voyageurs ; V Deux roues ; VI Véhicules confiés aux garagistes et aux vendeurs ; VII Véhicules des auto-écoles ; VIII Location des véhicules ; IX Engins mobiles de chantiers ; X Ambulances, corbillards et fourgons funèbres.

³ Les petites combines de l'assurance automobile, synthèse de Sylvestre NDOUMOU dans l'Effort Camerounais N° 324 du 18 février au 2 mars 2004

faciliter la tâche aux sociétés d'assurances. En effet, les TPV sont les véhicules de la catégorie IV c'est-à-dire ceux affectés au transport public de voyageurs. L'originalité des problèmes posés par les véhicules de cette catégorie réside d'une part dans leur diversité - il s'agit en réalité des taxis de ville, des taxis de brousse, des minibus, bus et autobus, des cars de ramassage des élèves, des étudiants et du personnel des entreprises, auxquels il convient d'ajouter les motos-taxis de la catégorie V bis - mais d'autre part et surtout dans leur grave sinistralité. C'est au vu de ce qui précède que certaines sociétés d'assurances du marché camerounais ne souscrivent pas les TPV au motif que « ces véhicules constituent non plus des risques, mais plutôt des sinistres. Or les sociétés d'assurances ont pour vocation d'assurer non pas des sinistres, mais des risques»⁴.

les problèmes posés par l'assurance des TPV tels qu'exposés précédemment, ont pour résultante la disproportion importante entre les primes encaissées par les compagnies et les charges des sinistres relatives à cette catégorie des VTM. Cette disproportion a pour corollaire l'aggravation du déséquilibre de la branche automobile. En effet, ce déséquilibre se matérialise par une insuffisance constante des primes de cette branche à supporter le règlement de ses sinistres, ce qui contraint les sociétés d'assurances à prélever de l'argent sur les autres branches pour compenser son déséquilibre technique.

Pour assainir la gestion des TPV d'une part et résorber le problème du déséquilibre de la branche automobile d'autre part, plusieurs solutions ont été proposées. Parmi ces solutions on peut noter l'augmentation des tarifs, l'instauration de la clause bonus/malus, la division du territoire national en plusieurs zones de circulation, l'Ordonnance camerounaise n° 89/005 du 13 décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation suivi de son décret d'application n° 90/1197 du 03 août 1990, et même le code CIMA dans ses dispositions relatives à l'assurance automobile. Cependant, en dehors de l'ordonnance susvisée et du livre II du Code CIMA l'ayant abrogée, qui ont permis une amélioration des résultats techniques de cette branche, les autres solutions se sont avérées inefficaces. Parmi les nombreuses

⁴ Entretien avec M. NYA du Département Transports à ACTIVA ASSURANCE.

causes de cette inefficacité se trouve la fraude. En effet, «la fraude en assurance automobile fait régulièrement l'objet de vifs débats au sein des commissions techniques de l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun (ASAC), sans pour autant déboucher sur des résolutions concrètes. En dernière analyse, on se rend alors compte que les sociétés d'assurances ne s'accordent pas sur les méthodes de lutte contre cette fraude.»⁵

Le déséquilibre de la branche automobile pourrait encore perdurer si aucune solution n'est trouvée pour assainir la gestion de ladite branche en général et des TPV en particulier. C'est pour répondre à ces sollicitations que nous préconisons la mise sur pied d'une institution ou mieux d'un organisme capable d'assurer la gestion des TPV et d'influencer positivement les résultats de la branche automobile. Il s'agit dans le cas d'espèce d'un POOL TPV.

Le POOL TPV est une entité regroupant toutes les compagnies d'assurances camerounaises impliquées dans l'assurance automobile. A cette entité, seront délégués les pouvoirs de souscriptions et règlement des sinistres TPV de chacune de ces compagnies, les résultats devant être partagés au prorata des affaires cédées. En réalité le POOL TPV sera le seul habilité à prendre, outre les mesures relatives à la souscription et au règlement des sinistres des TPV, toute autre mesure visant la sauvegarde des intérêts de ses membres et surtout des personnes transportées.

Le problème que pose le sujet au regard de tout ce qui précède se résume en deux volets. En premier lieu comment procéder à la mise sur pied du POOL TPV tel qu'il vient d'être défini ? En second lieu de quelle manière ce POOL pourra contribuer à l'assainissement de la branche automobile et aboutir à défaut de la réalisation des bénéfiques, du moins à l'équilibre de cette branche ?

Le problème qui vient d'être posé revêt une importance fondamentale et sa résolution constitue à coup sûr une des solutions indispensables à l'amélioration de l'image de marque de l'assurance dans les pays membres de la CIMA en général et au

⁵ Quand les assureurs combattent en rangs dispersés. Article de P. TOYOUM dans le bimensuel l'Effort camerounais n°324 du 18 février au 2 mars 2004 Page 8.

Cameroun en particulier. En réalité, le parc automobile camerounais est passé de 210. 275 véhicules en 2000 à 261 678 véhicules en 2002. Cette forte augmentation est due à l'importance qu'occupe désormais ce matériel dans les activités des personnes et notamment dans leurs déplacements quotidiens. Ainsi, les populations africaines de façon globale et camerounaises de manière spécifique n'ont une idée de l'Assurance qu'à travers l'assurance automobile. Or c'est justement la mauvaise gestion de cette branche par les compagnies d'assurances qui vaut de nos jours à l'Assurance toutes branches confondues, cette image négative que lui attribue le grand public.

L'assainissement de la branche automobile à laquelle devra contribuer le POOL TPV va profiter de façon certaine à d'autres branches d'assurances. En réalité, dans ces dernières, les compagnies se déploient dans une imagination pas très féconde pour réussir à capter la clientèle. Pourtant une saine gestion de la branche automobile refléterait une image positive de l'Assurance au sein du grand public, ce qui faciliterait à coup sûr l'ouverture des portes à la réceptivité de ces assurances facultatives. Par contre, une gestion approximative de la branche automobile ne pourrait que constituer davantage un obstacle à cette réceptivité, les assureurs étant déjà considérés comme des " voleurs" ⁶.

L'Etat devra être le meilleur bénéficiaire concernant l'assainissement de la branche automobile et surtout dans la bonne gestion des TPV. En effet, la sécurité des personnes et de leurs biens étant acquise pendant leurs déplacements, ajouté à cela le meilleur règlement des sinistres, la paix sociale qui constitue l'une des missions fondamentales de l'Etat ne pourra qu'être préservée. Par ailleurs l'Assurance pourra jouer pleinement son rôle social dans la mesure où elle a pour but, grâce aux contributions versées par les assurés, d'indemniser ceux d'entre eux qui seront victimes des coups du sort. Cette fonction sociale de l'Assurance a par elle-même des conséquences favorables sur l'économie. En permettant à des victimes d'accidents de retrouver des ressources, l'Assurance évite qu'elles ne soient à la charge de la collectivité et leur conserve leur pouvoir de consommation.

⁶ Assurance et développement : un déficit pour le continent africain ; article de J. NGOBA dans le Droit du citoyen n° 001 Page 10.

Enfin l'assainissement de la branche automobile facilitera certainement la souscription des assurances facultatives, ce qui permettra aux sociétés d'assurances de collecter davantage l'épargne publique et de jouer effectivement leur rôle de moteur essentiel du développement économique en garantissant l'investissement et en assurant le placement des cotisations.

Ces brefs développements qui précèdent ont permis de démontrer à suffire l'importance du rôle que devrait jouer le POOL TPV dans l'assainissement de la branche automobile. En effet, bien qu'étant rares dans la plupart des pays de la CIMA, l'expérience du POOL TPV est en train de faire son chemin au SENEGAL avec des résultats très probants ⁷. Il y a de fortes raisons d'espérer que le POOL TPV camerounais à mettre sur pied devra connaître au mois le même essor, compte tenu non seulement de la densité de son parc automobile des VTM TPV, mais aussi de la diversité et du dynamisme de ses ressources humaines.

Nous allons articuler la présente étude en deux parties distinctes. La première intitulée **la mise en place du POOL TPV** permettra de déterminer la forme Juridique dudit POOL suivi de son fonctionnement. Dans la seconde partie qui portera sur **l'incidence du POOL TPV dans l'équilibre de la branche automobile**, il sera question d'analyser le déséquilibre de ladite branche d'une part et d'autre part de montrer dans quelle mesure de POOL TPV va contribuer tout au moins à son équilibre.

⁷ Voir infra

PREMIERE PARTIE :
LA MISE EN PLACE DU POOL TPV

S'il y a un terme qu'on ne retrouve presque pas à la lecture du code CIMA, c'est celui du POOL. Est-ce un oubli ? Certainement pas. En effet, ledit code dans son livre III consacré aux entreprises, détermine rigoureusement les formes des sociétés d'assurances en ces termes : « Toute entreprise d'assurance d'un Etat membre mentionnée à l'article 300 doit être constituée sous forme de société anonyme ou de société d'assurance mutuelle. Toutefois, une société d'assurance ne peut se constituer sous la forme d'une société anonyme unipersonnelle... »⁸ L'analyse des dispositions qui précèdent permet d'affirmer que ni les sociétés unipersonnelles instituées par l'OHADA, ni toutes autres formes de sociétés ne sont admises à se constituer lorsqu'elles ont pour objet les opérations d'assurance. Cependant le code CIMA dans son article 420 alinéa 1^{er} dispose que « les groupements ou associations de coassurance ou de coréassurance ne peuvent réunir que les entreprises d'assurances agréées et éventuellement des entreprises de réassurance. »

S'il est vrai que le POOL peut être assimilé à un groupement ou à une association des sociétés d'assurances, il n'en demeure pas moins vrai que le code CIMA n'en fait pas une institution. Dans la perspective de sa création, il y a donc lieu de s'interroger sur la manière de procéder et sur son fondement juridique, étant entendu que le code CIMA ne lui aménage aucune base. Pour apporter une solution à cette préoccupation, il faudra certainement aller chercher soit dans la législation interne du pays concerné, soit dans l'OHADA.

En réalité, le POOL TPV ne constitue pas une société d'assurances au sens de l'article 300 du code CIMA parce qu'il n'a pas pour objet la présentation des opérations d'assurance ; mais plutôt leur assainissement en ce qui concerne particulièrement les TPV. Nous allons donc déterminer sa forme juridique (chapitre I) avant d'étudier son fonctionnement (chapitre II).

⁸ Article 301 al 1 et 2 du code CIMA

CHAPITRE I : LA FORME JURIDIQUE DU POOL TPV

Quelle est la forme juridique à même de répondre aux préoccupations du POOL TPV ? Toute la difficulté est à ce niveau. Il s'agit de ne pas céder à la tentation de la facilité qui conduirait à adopter tel ou tel système étranger, fut-il viable. Le Cameroun doit trouver dans ses propres ressources, compte tenu de ses innombrables spécificités, les éléments de pérennité de son POOL TPV.

En effet, le POOL TPV n'ayant aucune base institutionnelle, il appartient certainement aux personnes morales désireuses de le mettre sur pied de déterminer sa forme juridique. Elles auront par conséquent à opérer un choix entre diverses formes qu'offrent les différentes législations en vigueur. Dans le cas d'espèce, il s'agira de se référer aux textes de l'OHADA et à la législation interne .

Dans ce chapitre nous traiterons essentiellement dans une section première de la possibilité optionnelle de constituer le POOL TPV en société, en groupement d'intérêt économique ou en association. Dans la seconde section, nous allons justifier le choix opéré, c'est-à-dire que nous préciserons les arguments en faveur de la forme juridique susceptible de convenir au POOL TPV camerounais.

SECTION I : UNE OPTION ENTRE LES FORMES SOCIETE, GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE ET ASSOCIATION

L'Acte uniforme relatif au droit des sociétés commerciales s'inscrit résolument dans la philosophie et les objectifs de l'OHADA. Il s'agit au sein d'un espace économique, de créer un droit unique moderne qui dynamise l'économie et propulse le développement. Cet acte donne une nouvelle définition plus complète de la société commerciale : «la société commerciale est une convention par laquelle deux ou plusieurs personnes, par contrat affectent à une activité des biens en numéraire ou en nature dans le but de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en

résulter ; les associés s'engagent à contribuer aux pertes dans les conditions prévues par l'Acte uniforme. La société commerciale doit être créée dans l'intérêt commun des associés».

Le groupement d'intérêt économique rentre dans le cadre du droit des sociétés puisqu'il est régi par l'Acte uniforme sus évoqué. Pour ce qui est de l'association, elle est régie par la loi N°90-53 du 19 décembre 1990 portant sur la liberté d'association. Comme la société et le groupement d'intérêt économique, c'est un groupement de personnes, mais dont le régime diffère de celui des deux premiers.

Parmi les trois formes de groupement susnommés il s'agit de savoir laquelle pourra convenir au POOL TPV.

Pour répondre à cette interrogation, dans le souci de clarté et de commodité de l'exposé, au paragraphe premier, nous allons procéder à une analyse générale des différentes formes juridiques précédemment citées que peut épouser le POOL TPV. Dans le second paragraphe il ne restera plus qu'à mettre en exergue la particularité des formes des sociétés en vue de choisir celle qui conviendrait le mieux au POOL TPV.

Paragraphe I – Analyse générale des formes juridiques

L'association comme la société et le groupement d'intérêt économique sont des groupements de personnes. Ces personnes se mettent ensemble sur la base d'une convention, en l'occurrence les statuts, qui doivent régir le type d'organisation à créer. Toutefois, au delà de cette similitude apparente entre ces trois entités juridiques, les divergences sont des plus effectives. Nous les relèverons aussi bien au niveau de la constitution (A), de la finalité (B) que de la personnalité juridique (C).

A- Du point de vue de la constitution

La constitution d'une société comme celle d'un groupement d'intérêt économique relève des mêmes conditions (2). Il en est

autrement de la formation d'une association dont le mécanisme juridique semble moins étoffé (1)

1- La formation d'une association

L'association a été admise par la loi du 1^{er} juillet 1901. D'abord réglementée au Cameroun par la loi N° 67/LF/19 du 12 juin 1967 sur la liberté d'association, elle fait aujourd'hui l'objet de la loi N°90-53 du 19 décembre 1990 portant sur le liberté d'association. Contrairement à la société qui se constitue librement, la constitution de l'association est réglementée administrativement. Aux termes de l'article 6 de la loi du 19 décembre 1990, il faut une déclaration préalable à l'administration préfectorale, accompagnée de deux exemplaires des statuts. Par ailleurs, l'association a une capacité limitée par rapport à la société qui peut poser tous les actes de la vie civile.

Toutefois, les conditions de constitution d'une société sont plus rigoureuses, elles sont quasiment les mêmes que celles d'un GIE.

2- La constitution d'une société et d'un GIE

Tout comme la vente ou le bail, la société est un contrat. La définition de l'Acte uniforme OHADA ne porte pas la marque d'une révolution. Il s'agit en réalité d'une étape législative dans une réflexion juridique qui consacre une évolution pratique et une analyse théorique datant de ces dernières années.

La particularité de la constitution d'une société comme celle d'un GIE par rapport à la formation d'une association réside d'une part dans les conditions générales de constitution et d'autre part dans les conditions spécifiques de constitution.

a)- Les conditions générales de constitution ,

En principe, la constitution d'une société commerciale n'exige pas d'autorisation administrative. Il en est de même du GIE. Cependant, certaines conditions doivent être remplies : il s'agit des conditions générales de validité de tout contrat, notamment des

conditions de fond (i) et des conditions de forme (ii). L'inobservation de ces conditions est sanctionnée (iii).

i- Les conditions de fond du contrat de société ou du GIE

Pour qu'un contrat soit valide, fût-t-il un contrat de société, quatre conditions de fond doivent être réunies conformément à l'article 1108 du code civil : le consentement, la capacité, l'objet et la cause.

Le consentement doit exister chez tous les associés et être exempt de vices. D'un autre point de vue, le consentement des associés doit être sincère, c'est – à – dire non simulé. Par ailleurs, le contrat de société ne doit contenir aucune clause léonine.

S'agissant de la capacité, l'article 7 de l'Acte uniforme dispose de manière générale que « toute personne physique ou morale peut être associée dans une société commerciale lorsqu'elle ne fait l'objet d'aucune interdiction, incapacité ou incompatibilité visées notamment par l'Acte uniforme portant sur le Droit commercial général ». Les droits des personnes morales seront exercés par leurs représentants personnes physiques. L'exigence d'une capacité spéciale pour les parties à un contrat de société dépend non seulement du type de société, mais aussi de la qualité d'associé. Il est nécessaire dans le cadre de cette étude d'économiser les développements liés à cette capacité spéciale afin d'éviter de s'éloigner du sujet.

Pour ce qui est de l'objet d'une société commerciale, il est susceptible de deux acceptions :

* d'une part, l'article 4 alinéa 1 de l'Acte uniforme précise que l'objet de la société est la mise en commun de quelque chose, des biens, en vue de se partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter. Il s'agit alors selon le droit des sociétés, des apports des parties.

* d'autre part, et plus concrètement, l'objet de la société, c'est le genre d'activité que cette dernière se propose d'exercer. La société est créée pour une exploitation déterminée. Celle-ci constitue l'objet

qui doit être clairement précisé dans les statuts. En ce sens, l'objet apparaît comme un des critères fondamentaux de détermination de la nature commerciale ou civile d'une société ; l'article 6 alinéa 1^{er} de l'Acte uniforme dispose en ce sens que le caractère commercial d'une société est déterminé par sa forme ou son objet. Par ailleurs, l'objet doit être licite et moral.

Quant à la cause, elle obéit au droit commun. Il s'agit de la raison pour laquelle deux ou plusieurs personnes s'associent c'est donc la raison d'être de la société ; elle consiste en la réalisation de son objet. La cause doit exister , être licite et morale.

ii) Les conditions de forme

Les conditions de forme sont en principe communes à toutes les sociétés ; mais certaines formalités supplémentaires relatives aux sociétés faisant appel public à l'épargne sont exigées.

Concernant les conditions communes, elles sont relatives à l'établissement de l'acte de société qu'à la publicité exigée par les textes pour porter celui-ci à la connaissance des tiers. L'acte de société (contrat ou acte unilatéral) constitue les statuts. Il doit revêtir une certaine forme, avoir un contenu déterminé et être signé par les parties au contrat de société. Sa modification obéit à des conditions rigoureuses.

Pour ce qui est de la constitution des sociétés avec appel public à l'épargne, les épargnants sont sollicités de participer à la création de la société par la presse ou tout autre moyen publicitaire. Cela implique le respect de certaines exigences légales dont la violation entraîne des sanctions.

iii) Les sanctions de l'inobservation des conditions de constitution des sociétés

Lorsque l'un des éléments constitutifs de la société fait défaut, la société est théoriquement nulle. Cette sanction est grave d'autant plus que malgré ce vice, la société vit normalement. A cause de nombreux inconvénients liés à l'anéantissement de la société du fait

de la nullité, le législateur a réduit autant que possible les cas d'annulation.

Les cas d'annulation concernent aussi bien les conditions générales qui viennent d'être analysées que les conditions spéciales.

b) Les conditions spécifiques de constitution

Dans la définition de la société, trois caractéristiques sont mises en exergue. Il s'agit des apports, de la vocation aux bénéfices, aux économies et aux pertes puis de l'affectio societatis. Pour des besoins de clarté de l'exposé seuls les apports seront étudiés dans cette rubrique, les autres conditions seront analysées dans le sous-titre relatif à la distinction entre l'association, la société et le GIE par rapport à leur finalité.

L'apport est un bien qu'un associé s'engage à mettre à la disposition de la société en vue d'une exploitation commune. Chaque associé est tenu de faire un apport, car celui-ci représente la mesure de son engagement envers la société. La société est susceptible de nullité pour cause d'apport fictif ou d'absence d'apport.

Le capital social (ii) est formé par l'ensemble des apports dont la nature est très variée (i).

i) La variété des apports

On distingue trois types d'apports conformément à l'articles 40 de l'Acte uniforme relatif aux sociétés commerciales : il s'agit des apports en numéraire, en nature et en industrie.

L'apport en numéraire est réalisé par le versement d'une somme d'argent promise par l'associé soit en une seule fois lors de la constitution de la société. Dans les sociétés anonymes, le quart au moins de la valeur nominale des actions doit être versé lors de la souscription. La libération du surplus doit intervenir dans un délai qui ne peut excéder trois ans à compter de l'immatriculation au

RCCM⁹ selon les modalités définies par les statuts ou par une décision du conseil d'administration ou de l'administrateur général. Dans les SARL, les apports doivent en principe être intégralement libérés dès la souscription. S'agissant des SNC, l'Acte uniforme ne fait aucune précision sur les apports. Il dispose seulement que le capital social est divisé en parts sociales de même valeur nominale.

Les apports en nature sont réalisés par transfert des droits réels ou personnels correspondants aux biens apportés et par la mise à la disposition effective de la société des biens sur lesquels portent ces droits. L'apport en nature ainsi défini peut être fait soit en pleine propriété, soit en jouissance.

Les apports en industrie quant à eux sont constitués essentiellement par le travail ou l'activité que l'apporteur effectue ou permet d'effectuer, en raison de ses compétences techniques ou commerciales, ou encore des services qu'il rendra en faisant bénéficier la société de son crédit, de son savoir faire ou même de son expérience. Toutefois, sous cette forme, l'Acte uniforme n'autorise que l'apport de main d'œuvre. L'ensemble des apports ci-dessus analysés constituent le capital social.

ii) Le capital social

Suivant certaines dispositions de l'Acte uniforme, toute société doit avoir un capital social indiqué dans ses statuts. Au moment de la constitution de la société, le capital social est l'ensemble des apports saisissables c'est-à-dire les apports en numéraire et en nature auxquels on ajoute le fonds de commerce. Toutefois le capital social peut être augmenté sans que les apports aient été modifiés, c'est le cas lorsqu'une société décide d'incorporer ses réserves à son capital.

Le montant du capital social est déterminé par les associés. Un capital minimum est fixé selon la forme de la société. Ce minimum est de 1.000.000 F CFA qui doit être entièrement libéré pour les SARL et 10.000.000 FCFA pour les sociétés anonymes, qui doivent être entièrement souscrits avant la date de signature

⁹ Article 45 Acte uniforme

des statuts ou de la tenue de l'assemblée générale constitutive. Dès lors, si le capital de la société en cours de formation n'atteint pas le montant minimum fixé, la société ne peut valablement être constituée. De même, si après sa constitution, le capital est réduit à un montant inférieur au minimum légal, la société doit être dissoute, à moins que le capital soit porté dans les conditions fixées par l'Acte uniforme, à un montant au moins égal au montant minimum exigé.

Aucun capital social n'est exigé lors de la formation d'une association, à ce niveau, on note un rapprochement avec le GIE, ce qui est encore plus évident au niveau de la finalité.

B- Du point de vue de la finalité

Le véritable critère de distinction entre la société, le GIE et l'association semble être le but poursuivi. En principe, lorsque le groupement est constitué pour réaliser des bénéfices, c'est une société. S'il est constitué pour un but autre que de réaliser et de partager les bénéfices, c'est une association. Dans cette dernière assertion, l'association se rapproche davantage du GIE (1). Mais au delà, il apparaît indispensable d'analyser la spécificité de la finalité sociale.

1- Un rapprochement entre association et GIE

En se référant à la loi camerounaise N°93/015 du 22 décembre 1993 relative au GIE, on constate que ces groupements sont exonérés de l'impôt sur le revenu et / ou de l'impôt sur les sociétés. Cette situation rapproche le GIE de l'association. Mais cela est encore plus évident au niveau de la vocation des deux types de groupement. En effet, comme l'association, le GIE n'a pas pour vocation de faire des bénéfices, bien qu'il poursuive un but économique et intéressé, n'excluant pas la possibilité de réaliser et de partager les bénéfices. En cela il correspondrait à une association à but économique ou même à une société. Mais la particularité ici c'est que le bénéfice réalisé n'est que le résultat de l'activité et non son but, comme ce serait le cas pour une société.

Par ailleurs, comme une association, le GIE peut être constitué sans capital social. Le capital social est l'un des éléments

constitutifs fondamentaux qui distinguent la société des autres groupements. Il en est de même de la finalité de la société qui mérite de par son importance une analyse particulière.

2- La spécificité de la finalité sociale

Trois critères essentiels permettent de résumer de façon spécifique la finalité d'une société. Il s'agit d'abord de la vocation aux bénéfices, économies et pertes (i), ensuite de la participation des associés aux bénéfices et aux pertes (ii) et enfin de l'affectio societatis (iii).

i) La vocation aux bénéfices, économie et pertes

Suivant les termes du contrat de société, les parties se promettent mutuellement de se partager les bénéfices qui résulteraient de leur entreprise commune. Ceci a pour conséquence évidente, la promesse de contribuer aussi aux pertes éventuelles.

La notion de bénéfice est primordiale pour toute société, celle-ci ayant pour but principal de rechercher et de partager les bénéfices entre ses membres. Dans ce sens, elle constitue le principal critère distinctif entre la société et d'autres groupements voisins tels que l'association. Le bénéfice est conçu selon la jurisprudence comme « tout gain pécuniaire ou gain matériel qui s'ajouterait à la fortune des associés »¹⁰. Au sens du droit commercial ou comptable, le bénéfice résulte non seulement d'une augmentation des produits, mais aussi d'une diminution des charges. La définition jurisprudentielle de 1914 paraît inadaptée et a été modifiée ; c'est à juste titre que l'Acte uniforme fait de la recherche d'économies une finalité de la société au même titre que la poursuite d'un but lucratif.

ii) La participation des associés aux bénéfices et aux pertes

La vocation des associés aux bénéfices et aux économies comme la contribution aux pertes doit se faire de façon équitable. Les associés ont tous vocation aux bénéfices et aux économies.

¹⁰ Arrêt Caisse Rurale de Manigot DP 1914, 257 note Sarrut.

Cela signifie qu'ils ne recevront rien s'il n'y a pas de bénéfices ; et même s'il y en a, la société peut décider de les mettre en réserve. Le contrat de société détermine le mode de répartition des bénéfices entre les associés. En principe la part de chacun des associés est proportionnelle à l'importance de son apport ¹¹.

Corrélativement au partage des bénéfices, les associés contribuent tous aux pertes réalisées par la société. Il y a perte quand l'actif diminue. Tant que la société dure, les créanciers se paient sur l'actif brut, et les associés ne déboursent rien. La participation de ces derniers ne devient concrète qu'au moment de la liquidation.

iii) L'affectio societatis

D'origine jurisprudentielle, l'affectio societatis constitue l'élément intentionnel dans la société. Une société ne saurait exister sans affectio societatis, c'est à dire sans une volonté de s'associer. Cette notion n'est pas récente. Elle existe déjà dans le droit romain et signifiait que les associés devaient se présenter au contrat de société non comme des adversaires ayant chacun son intérêt propre, mais comme des collaborateurs animés d'un esprit de fraternité.

L'affectio societatis est indispensable pour la survie d'une société, mais pour vivre le groupement des personnes devra selon les cas acquérir la personnalité morale.

C- Du point de vue de la personnalité juridique

D'une manière générale, la personnalité morale est l'aptitude à être sujet actif et passif de droit. Comme un individu personne physique, la société constituée va se voir attribuer la personnalité juridique ou morale. Après avoir déterminé le régime juridique de cette notion (1), nous allons l'apprécier par rapport à l'association et à la société (2).

¹¹ Art 54 de l'Acte uniforme

1- Le régime juridique de la personnalité morale

Pour déterminer la nature de la personnalité morale, trois conceptions ont été avancées. Il s'agit de la théorie de la réalité, de la théorie du patrimoine d'affectation et de la théorie de la fiction. Pour des besoins de concision de l'exposé et parce que c'est elle qui a été retenue par le législateur de l'Acte uniforme, seule la dernière théorie plus réaliste, va être examinée dans les lignes qui suivent.

La théorie de la fiction est soutenue par l'Allemand IHERING. Suivant cette conception, la personnalité morale suppose une existence corporelle et une faculté de vouloir et d'agir. Seule une personne physique peut l'avoir. Il s'en suit qu'en principe, un groupement ne peut avoir la personnalité morale sauf si le législateur en décide autrement. Dans ce cas, le législateur reconnaît expressément ou implicitement la personnalité morale à un groupement et en détermine les effets ; il s'agit d'une reconnaissance artificielle, œuvre du législateur. Suivant l'article 98 de l'Acte uniforme, toute société jouit de la personnalité juridique à compter de son immatriculation au RCCM.

Comme la personnalité juridique des personnes physiques, celle des personnes morales emporte des conséquences qui peuvent être résumées en trois points :

* La société a un patrimoine propre distinct de celui des associés, et qui est géré de façon autonome par elle.

* En tant que personne, la société a un nom qui est son appellation, un domicile distinct de celui des associés, c'est le siège social et une nationalité.

* Par ailleurs la société a la capacité de jouissance et d'exercice. Elle a donc l'aptitude de poser tous les actes juridiques notamment tous actes de disposition, acheter et vendre tous meubles et immeubles, recevoir des donations et des legs. Mais elle doit agir dans la limite de son objet social tel que défini par les statuts.

La personnalité morale telle que analysée dans les lignes qui précèdent s'apprécie différemment selon qu'il s'agit d'une association ou d'une société.

2- La force de la personnalité morale de la société par rapport à celle de l'association

Alors que la personnalité morale de la société lui permet de poser tous les actes et de jouir de tous les droits de la vie civile, tout au moins dans la limite de son objet social conformément aux statuts, il en est autrement de l'association. Cette dernière a une capacité limitée par rapport à la société ; trois hypothèses doivent être distinguées selon le principe de la spécialité :

* L'association n'est pas déclarée : la personnalité morale lui est refusée ; elle ne peut recevoir que des cotisations.

* l'association est déclarée : elle a la personnalité juridique, quelque peu limitée ; elle peut accomplir divers actes de la vie civile mais ne peut percevoir ni dons, ni legs.

* l'association est reconnue d'utilité publique par décret : elle a alors la capacité d'acquérir à titre gratuit : dons, legs et subventions, moyennant autorisation administrative du Ministère chargé de l'Administration Territoriale pour les dons et legs immobiliers.

Pour ce qui est de la liquidation, en cas de dissolution d'une société, les créanciers sociaux sont payés et les biens ou leurs valeurs sont répartis entre les associés. A l'opposé, dans une association, les biens ne sont pas répartis entre adhérents, ils sont attribués, à l'exception de ceux apportés par un adhérent, à un groupe similaire.

L'analyse générale des formes juridiques des groupements tel que faite précédemment est partielle et ne saurait par conséquent permettre de choisir celle qui conviendrait le mieux au POOL TPV. Ce choix ne saurait être judicieux qu'après une étude des différentes formes de sociétés.

Paragraphe 2 : Analyse particulière des formes sociales

Procéder de façon spécifique à une analyse des formes des sociétés commerciales, c'est opérer une distinction entre les sociétés à capital public et d'économie mixte d'une part et les sociétés privées d'autre part. Cette distinction permettra de mieux sélectionner la forme sociale qui devrait s'accommoder aux intérêts du POOL TPV camerounais.

A- Les sociétés a capital public et les sociétés d'économie mixte

Pour mieux comprendre les notions de sociétés à capital public et sociétés d'économie mixte, il convient de les différencier des établissements publics (1). Par ailleurs, la nécessité s'impose de préciser la finalité de ces sociétés (2).

1- Distinction des sociétés publiques et parapubliques des établissements publics administratifs.

L'établissement public administratif constitue une personne morale de droit public, dotée de l'autonomie financière et de la personnalité juridique, ayant reçu de l'Etat ou d'une collectivité publique décentralisée un patrimoine d'affectation en vue de la réalisation d'une mission d'intérêt général ou en vue d'assurer une obligation de service public pour autant que cette mission ou cette obligation ne présente pas un caractère d'activité industrielle, commerciale ou financière.

De ce qui précède, il apparaît de toute évidence que l'activité d'assurance ayant un caractère commercial, le POOL TPV ne saurait épouser la forme d'un établissement public.

La société à capital public de même que celle d'économie mixte sont, contrairement aux établissements publics administratifs, des personnes morales de droit privé, dotées de l'autonomie financière et d'un capital-actions intégralement détenu par l'Etat, une ou plusieurs collectivités publiques décentralisées ou une ou plusieurs sociétés à capital public, en vue de l'exécution dans

l'intérêt général d'activités présentant un caractère industriel et commercial pour ce qui est des premières. S'agissant des sociétés d'économie mixte, le capital-actions est détenu partiellement par l'Etat, les collectivités publiques décentralisées ou des sociétés à capital public d'une part, et par des personnes morales ou physiques de droit privé, d'autre part.

Il va de soi que l'établissement administratif relève du droit administratif alors que les sociétés publiques et d'économie mixte relèvent du droit privé. Ces dernières sont désormais régies par l'Acte uniforme sur les sociétés commerciales mais aussi par l'ordonnance N°95/003 du 17 août 1995 portant statut général des entreprises du secteur public et parapublic dans ses dispositions non contraires à l'Acte uniforme. Toutefois, ces sociétés n'ont pas la même finalité que les sociétés purement privées.

1- La finalité des sociétés d'Etat

La création des sociétés publiques et d'économie mixte se fait par décret du Président de la République. Ces sociétés ont deux tutelles, une tutelle technique qui a pour mission de définir « la politique de l'Etat dans le secteur où évolue l'entreprise. Elle est exercée par un département ministériel ci-après désigné ministère de tutelle technique qui dans ce cadre, fixe les objectifs assignés à l'ensemble des entreprises de ce secteur et en assure la régulation en tant que de besoin, en vue d'un fonctionnement normal »¹²

La tutelle financière est exercée par le Ministère de l'Economie et des Finances et a pour objet d'apprécier et d'examiner à posteriori les comptes des sociétés sus mentionnées.

La présence de l'Etat dans ces sociétés ne lui confère pas seulement la qualité de simple actionnaire au même titre que les autres. La recherche et le partage des bénéfices ne sont pas son but principal. Il y procède à un dirigisme nécessaire, afin d'assurer la protection des intérêts généraux. En somme les sociétés publiques et d'économie mixte sont créées dans le souci primordial de préserver l'intérêt général.

¹² Art 8 Ordonnance n° 95/003°

L'assainissement de la branche automobile et notamment la sécurité dans la gestion des TPV constituent dans une certaine mesure une mission d'intérêt général. Toutefois la forte tutelle de l'Etat sur ses sociétés et la lourdeur de leur mécanisme de fonctionnement s'accommoderait mal à la gestion d'un POOL TPV qui se voudrait plus légère et très pragmatique. Il faudrait donc analyser les sociétés commerciales et le groupement d'intérêt économique pour déterminer au bout du compte la forme du groupement la plus appropriée au POOL TPV.

B- Les sociétés commerciales et GIE

Par opposition aux entreprises publiques à caractère industriel et commercial, les sociétés commerciales et GIE, y compris celles dans lesquelles l'Etat ou une personne morale de droit public est associé seul ou avec d'autres, sont régies par l'Acte uniforme. La finalité de ces sociétés et GIE a été analysée dans les précédents développements. Il s'avère donc inopportun de revenir sur cette notion. Dans les lignes qui suivent nous allons nous pencher sur la variété de ces sociétés. Pour ce faire il apparaît convenable de les classer en quatre catégories tenant compte de leur forme. Les trois premières seront consacrées aux sociétés commerciales proprement dites et la quatrième aux autres groupements d'affaires.

1- Les sociétés de personnes

Dans ce groupe, on distingue deux types de sociétés : la société en nom collectif et la société en commandite simple qui est une dérivée de la première.

a) La société en nom collectif (SNC)

« La société en nom collectif est celle dans laquelle tous les associés sont commerçants et répondent indéfiniment et solidairement des dettes sociales ». ¹³ C'est une forme très ancienne de société qui est fondée sur l'intuitu personae. Tous les associés sont des commerçants ce qui constitue sa spécificité. Par ailleurs elle est adaptée aux petits groupements constitués par des

¹³ Art 270 Acte uniforme

personnes physiques qui se connaissent, se font confiance et acceptent de courir ensemble des risques financiers d'exploitation. Très souvent c'est une société familiale dont la constitution, le fonctionnement et la dissolution obéissent à certaines conditions particulières.

S'agissant de la constitution, la SNC obéit aux conditions générales et à celles particulières analysées dans les développements antérieurs. Sa particularité ici est que l'Acte uniforme ne fixe aucune règle contraignante en matière de capital social : pas de montant minimum ni de délai de libération des apports, pas d'interdiction des apports en industrie.

Pour ce qui est du fonctionnement, il est assuré par deux organes essentiels à savoir les gérants et les associés. Les gérants sont nommés et peuvent être révoqués. Les assemblées ne sont pas une exigence légale pour les associés.

Quant à la dissolution de la SNC, elle peut être motivée par les causes de dissolution communes à toutes les sociétés. Mais en plus, il existe certaines causes particulières relatives à cette société. En effet, elle subit l'influence des événements qui atteignent personnellement les associés. Cette situation est quasi applicable à la société en commandite simple (SCS).

b) La société commandite simple (SCS)

La SCS est définie par l'Acte uniforme comme une société dans laquelle coexistent un ou plusieurs associés indéfiniment et solidairement responsables des dettes sociales dénommés « associés commanditaires » ou « associés en commandite », et dont le capital est divisé en parts sociales.

On retrouve dans le régime juridique de cette société la plupart des règles propres aux sociétés en nom collectif, mais la SCS présente ses particularités. La plus importante réside dans le fait que seuls les associés commandités sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes sociales. Par ailleurs, ils sont seuls tenus d'avoir la qualité de commerçant et de satisfaire aux conditions y relatives. Il faut également relever que leurs parts

sociales ne sont pas librement cessibles entre associés contrairement à celles des associés commanditaires. La SCS est gérée par tous les associés commandités dans les mêmes conditions que la SNC.

La société en nom collectif et la société en commandite simple sont constituées *intuitu personae*, ce caractère paraît également déterminant dans la société à responsabilité limitée.

2- La société à responsabilité limitée (SARL)

C'est une société qui a l'avantage de permettre à ses associés de se livrer à une exploitation commerciale, sans prendre personnellement la qualité de commerçant. En effet, il s'agit d'une société dans laquelle les associés ne sont responsables des dettes sociales qu'à concurrence de leurs apports et dont les droits sont représentés par des parts sociales. Elle peut être constituée par une personne physique ou morale, ou entre deux ou plusieurs personnes physiques ou morales.

Par assimilation aux sociétés de personnes, la SARL est fondée *intuitu personae* et dès lors, la personne de l'associé est prépondérante. En outre, le capital de la société est divisé en parts sociales cessibles en principe dans des conditions strictement énumérées par la loi. Enfin la gestion de la société est confiée à un gérant .

Par ailleurs, la SARL se rapproche des sociétés de capitaux sur plusieurs points : les associés n'ont pas la qualité de commerçant ; ils ne sont responsables du passif social qu'à concurrence de leurs apports ; la survenance d'un événement atteignant personnellement un associé tel que le décès, la faillite ou l'incapacité, est en principe sans effet sur la société. On note également la détermination d'un capital minimum dont le montant est fixé à 1.000.000 FCFA divisé en parts sociales d'une valeur nominale de 5.000 FCFA au moins.

La constitution de la S.A.R.L. obéit aux règles communes à toutes les sociétés, aux règles spécifiques de fond et de forme, assorties de sanctions en cas d'inobservation. Elle fonctionne à

travers deux organes essentiels à savoir le ou les gérants et les associés ; ceux-ci sont assistés, le cas échéant, des commissaires aux comptes. Ces derniers sont obligatoires dans la société anonyme.

3- La société anonyme (SA)

La société anonyme est aux termes de l'article 385 de l'Acte uniforme, celle dans laquelle « les actionnaires ne sont responsables des dettes sociales qu'à concurrence de leurs apports et dont les droits des actionnaires sont représentés par des actions. La société anonyme peut ne comprendre qu'un seul actionnaire ». La S.A. joue un rôle économique de premier plan et il s'agit de savoir ici comment se constitue ce « merveilleux instrument de capitalisme moderne »¹⁴ ; comment fonctionne-il et quels en sont les principales causes de dissolution ?

Si l'on fait abstraction de la constitution avec appel public à l'épargne pour laquelle des règles spécifiques ont été prévues aux articles 823 à 827 de l'Acte uniforme, pour constituer une S.A, il faut un capital minimum de 10.000.000 FCFA divisé en actions dont le montant nominal ne peut être inférieur à 10.000 FCFA. Il n'est plus besoin d'être 7 actionnaires comme l'exigeait la loi du 24 juillet 1867 ; désormais on peut être actionnaire unique dans une société anonyme. Ainsi, ces précisions font partie des règles de constitution spécifiques aux S.A. auxquelles il faut ajouter celles communes à la constitution de toutes les sociétés.

S'agissant de son fonctionnement, la SA. est organisée comme une démocratie directe autour de la séparation des pouvoirs. Il y a des organes de gestion, des organes délibérants et des organes de contrôle. Les organes de gestion sont constitués de l'administration qui comprend selon les cas une administration sans conseil et une administration avec conseil ; puis de la direction. La direction est assurée soit par un président du conseil d'administration qui cumule alors les fonctions de PCA et de DG et est le président directeur général, ou par un directeur général.

¹⁴ Ripert (G), les aspects juridiques du capitalisme moderne, 2^e Paris, 1951,

Pour ce qui est de la dissolution, la S.A. est dissoute pour les causes communes à toutes les sociétés et également dans les conditions qui lui sont particulières notamment lorsque les capitaux propres deviennent inférieurs à la moitié du capital.

La S.A. mobilise d'importants capitaux compte tenu de son envergure ; celle-ci varie suivant les autres groupements d'affaires.

4- Les autres groupements d'affaires

On distingue sous cette rubrique la société en participation, la société créée de fait et le groupement d'intérêt économique.

La société en participation est celle dans laquelle les associés conviennent qu'elle ne sera pas immatriculée au registre de commerce et du crédit mobilier et qu'elle n'aura pas la personnalité morale. Elle n'est donc pas soumise à la publicité et son existence peut être prouvée par tous moyens. C'est une société transparente dont l'ensemble des règles qui la gouvernent dépend de la volonté des parties.

Sous l'appellation société de fait, deux approches sont retenues par l'Acte uniforme. La première relève de l'article 864 selon lequel « il y a société de fait lorsque deux ou plusieurs personnes physiques ou morales se comportent comme des associés sans avoir constitué entre elles l'une des sociétés reconnues par le présent Acte uniforme ». La seconde approche est déterminée par l'article 865 qui dispose que « lorsque deux ou plusieurs personnes physiques ou morales ont constitué entre elles une société reconnue par le présent Acte uniforme, mais n'ont pas accompli les formalités légales constitutives ou ont constitué entre elles une société non reconnue par le présent Acte uniforme, il y a également société de fait ».

Il faut reconnaître ici que le législateur emploie indifféremment l'expression société de fait qui correspond à l'hypothèse de l'article 865 susvisé alors qu'à l'article 864, il convient de parler plutôt de société créée de fait ¹⁵.

¹⁵ Selon certains auteurs, « la société créée de fait est celle qui « s'ignore »

En effet, quelque soit le cas, lorsque l'existence d'une société de fait est reconnue par le juge, les règles de la société en nom collectif sont applicables aux associés. Par ailleurs, on ne saurait faire allusion dans ces sociétés aux règles de fonctionnement, les associés ignorant souvent qu'ils sont en société.

Suivant l'article 869 de l'Acte uniforme « le GIE est celui qui a pour but exclusif de mettre en œuvre pour une durée déterminée, tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité.

Son activité doit se rattacher essentiellement à l'activité économique de ses membres et ne peut avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à celle-ci ».

Il ressort de la définition ci-dessus que le GIE permet à ses membres, tout en restant juridiquement indépendants, de mettre en commun des moyens de production et de développer leurs affaires beaucoup plus efficacement que s'ils demeuraient isolés. Au regard du caractère sensible du risque TPV et du besoin d'assainissement de la branche automobile, le GIE devrait être la forme juridique la plus appropriée au POOL TPV camerounais. C'est fort de ce choix, que nous allons analyser dans les développements qui suivent, les différents éléments qui le justifient.

SECTION II : LES ARGUMENTS EN FAVEUR DU GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE (GIE)

Les groupements d'intérêt économique trouvent leur origine dans une ordonnance française du 23 septembre 1967. Ils avaient pour but initial d'offrir aux entreprises françaises un nouvel instrument de coopération qui leur permette d'affronter leur concurrents européens au moment où les frontières du marché commun allaient s'ouvrir. Ces groupements ont connu un succès sans précédent aussi bien en France qu'au marché commun européen, permettant un développement extraordinaire des affaires dans l'intérêt commun des membres.

C'est à juste titre que le législateur africain a consacré le GIE. En effet, considérant l'aménagement interne du marché commun africain, les GIE sont incontestablement utiles à une coopération entre entreprises d'un même pays d'une part et d'autre part entre entreprises africaines pour faire face, dans le cadre de la mondialisation, à la concurrence internationale.

Les autres formes de société précédemment analysées sont soumises à certaines contraintes plus rigoureuses tant au niveau des conditions de constitution, de fonctionnement que du régime fiscal qui leur est appliqué. Ces contraintes n'ont pu en toute évidence, militer en leur faveur dans le choix de la forme juridique que doit revêtir le POOL PTV camerounais. Par ailleurs compte tenu de l'expérience peu reluisante qu'ont connu les entreprises publiques dont la plupart, et spécifiquement dans le secteur des assurances, ont de nos jours disparu de la vie économique nationale camerounaise,¹⁶ il n'est pas possible de constituer le POOL TPV sous la pure forme d'une entreprise publique d'autant plus que ses membres ne seront essentiellement que des sociétés privées. De tout ce qui précède seul le GIE présente une souplesse appropriée aux objectifs sous jacents de ce POOL. Dans les lignes qui suivent, nous allons analyser cette souplesse aussi bien dans le cadre des opérations juridiques et fiscales (P1) qu'au niveau des structures respectives du POOL et de ses membres (P2).

Paragraphe I - Un allègement des opérations juridiques et fiscales

Le GIE apparaît comme une synthèse entre l'association et la société en ce sens que le régime fiscal qui lui est appliqué ainsi que sa finalité le rapprochent d'une association reconnue d'utilité publique alors que ses conditions de constitution sont celles de la société. Il est donc nécessaire de s'appesantir sur certains éléments de sa constitution que le législateur a simplifiés (A). Toutefois, il s'avère nécessaire de se pencher davantage sur l'objet (B) mais particulièrement sur son régime fiscal (C)

¹⁶ AMACAM (Mutuelles agricoles du Cameroun) ; CNR (caisse nationale de réassurance) ; FGA (Fonds de Garantie Automobile) ; SOCAR (société Camerounaise d'assurance et de réassurance)...

A- Sur le plan de la constitution

La constitution d'un GIE obéit aux règles générales de constitution de toute société commerciale ; il s'agit en l'occurrence de la réunion des conditions générales de constitution de toute société et des conditions spécifiques relatives au GIE. Il sera question de s'attarder sur les conditions spécifiques en relevant en premier lieu les préalables (1) puis d'insister en second lieu sur le capital social (2).

1- Les préalables

Le GIE est formé par deux ou plusieurs personnes physiques ou morales, y compris les personnes exerçant une profession libérale soumise à un statut législatif ou réglementaire ou dont le titre est protégé. Ses règles de constitution sont simples et rappellent celles d'une société en nom collectif.

Il faut des statuts c'est-à-dire un contrat rédigé par écrit et soumis aux mêmes conditions de publicité tel qu'exigé par la législation en vigueur pour les sociétés commerciales. Cet écrit doit contenir les indications minimales qui sont communes à toutes les formes de société ; il s'agit de :

- la dénomination du groupement d'intérêt économique
- son identification à savoir : les nom, raison sociale ou dénomination sociale, forme juridique, adresse du domicile ou du siège social et, s'il y a lieu, le numéro d'immatriculation au registre de commerce et du crédit mobilier de chacun des membres du groupement d'intérêt économique ;
- la durée pour laquelle le GIE est constitué
- l'objet du groupement d'intérêt économique
- l'adresse du siège du groupement d'intérêt économique.

Toutes les modifications des statuts sont établies et publiées dans les mêmes conditions que le contrat lui-même. Elles ne sont opposables aux tiers qu'à dater de cette publicité. De même les actes et documents émanant du GIE destinés aux tiers, notamment les lettres, factures, annonces et publicité diverses doivent indiquer lisiblement la dénomination du groupement, suivie des mots

« groupement d'intérêt économique » ou du sigle « GIE ». Toute infraction à ces dispositions est punie d'une peine de contravention.

Le contrat rédigé entre les membres du groupement doit apporter des précisions sur le capital social dudit groupement.

2- Les dispositions exceptionnelles relatives au capital social

Le capital social est, au moment de la constitution de la société, la somme des apports en numéraire et en nature. L'apport en soi est un bien qu'un associé s'engage à mettre à la disposition de la société en vue d'une exploitation commune. Chaque associé est tenu de faire un apport, car celui-ci représente la mesure de son engagement envers la société. En contre partie des apports, il reçoit des titres sociaux pour une valeur égale à celle de ses apports. Le capital social est librement déterminé par les membres de la société. Ces dispositions sont d'ordre public. En d'autres termes une société constituée sans capital est en principe vouée à la nullité. Il en est autrement s'agissant du groupement d'intérêt économique. En effet aux termes de l'article 870 alinéa 2 de l'Acte uniforme, le GIE peut se constituer sans capital social.

La faculté réservée au GIE de pouvoir se constituer sans capital forme une de ses particularités. En effet cette exclusivité est une des caractéristiques de l'association, que le législateur consacre au GIE afin d'alléger sa constitution et d'en faire un réel instrument de collaboration entre les entreprises préexistantes. Les entreprises regroupées sous un GIE sans capital sont donc dispensées des contraintes multiformes relatives aux apports et notamment aux problèmes liés à l'évaluation des apports en nature et en industrie. Ces entreprises doivent donc déterminer d'autres bases financières beaucoup plus simples et adaptées à la nature de leurs activités et surtout en fonction de la perspective de développement qu'elles entendent imprimer à leurs affaires placées sous le GIE. Elles peuvent ainsi préciser dans les statuts une contribution identique pour tous les membres sous forme de cotisation ; ceci permet également d'éviter des discussions sur le nombre de parts ou d'actions revenant à chacun d'entre eux.

Il faut tout de même préciser que le montant des cotisations sus évoquées doit être fixé en fonction de l'objet du GIE.

B- Au niveau de l'objet

De façon concrète , l'objet de la société constitue le genre d'activité que cette dernière se propose d'exercer. Cette activité doit être mentionnée avec précision dans les statuts d'autant plus qu'elle constitue l'un des critères permettant de déterminer le caractère commercial d'une société. L'objet doit être licite et moral, cela signifie qu'il ne doit pas s'agir d'une activité interdite, ou limitativement réglementée, auquel cas, il faut nécessairement une autorisation préalable d'exercice. L'objet doit être précisé et limité autant que possible. C'est la limitation de l'objet qui fixe la capacité de la société : c'est le principe de la spécialité statutaire. Ce principe s'applique avec la même rigueur au GIE. En effet le législateur a simplifié avec précision l'objet du GIE qu'il convient de déterminer dans les lignes qui suivent avant d'en analyser les caractères.

1- La détermination de l'objet du GIE

L'objet du groupement d'intérêt économique est spécifié par l'article 869 de l'Acte uniforme aux termes duquel « le groupement d'intérêt économique est celui qui a pour but exclusif de mettre en œuvre pour une durée déterminée, tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité. Son activité doit se rattacher essentiellement à l'activité économique de ses membres et ne peut avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à celle-ci ». Autrement dit, les membres du GIE mettent en commun des moyens de production et développent leurs affaires plus efficacement et à meilleur compte que s'ils étaient restés isolés.

Le GIE exerce donc une activité économique. Son domaine est bien précisé : il est constitué de tout ce qui touche essentiellement à l'économie. Mais il n'est pas exclu qu'il serve aussi à la défense d'intérêts privés. En tout cas le GIE peut regrouper les entreprises même sans considération de leur qualité. Il est donc civil ou commercial en fonction de l'activité qu'il exerce.

De ce qui précède, il ressort que le GIE a pour objet essentiel une activité économique. Celle-ci a des caractères non moins négligeables qu'il convient actuellement d'examiner.

2- Les caractères de l'objet du GIE

Bien que le GIE ait pour objet l'activité économique, la finalité de cet objet n'est pas la réalisation des bénéfices. Par ailleurs cette activité a un caractère auxiliaire et peut conférer la commercialité.

a) La commercialité du GIE

Pour déterminer la commercialité du GIE, il faut se reporter à son objet. En effet, le GIE est civil ou commercial en fonction de l'activité qu'il exerce et non en fonction de sa forme juridique comme c'est le cas de la société en nom collectif. En d'autres termes, tandis que la société en nom collectif est dite commerciale du simple fait de sa forme, s'agissant du GIE, il faut analyser son objet avant de déterminer sa commercialité. Il s'en suit que si le GIE a pour objet une activité civile, il ne sera pas commercial.

Dans le cas d'espèce, l'activité d'assurance des PTV qui constitue l'objet de POOL est une activité commerciale. Le POOL TPV constitué sous la forme de GIE sera donc commercial. Toutefois il pourra être civil si ses membres choisissent de lui appliquer les dispositions du code CIMA relatives aux sociétés mutuelles d'assurances.

b) Le caractère auxiliaire du GIE

L'objet du GIE doit être une activité qui se rattache essentiellement à l'activité économique de ses membres et ne peut avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à celle-ci. Il s'agit en quelque sorte de l'application du principe selon lequel « l'accessoire suit le principal ». En effet, les entreprises qui se mettent ensemble pour créer un GIE doivent avoir le même objet c'est-à-dire qu'elles doivent exercer la même activité économique. Ces entreprises peuvent, dans le cadre d'un GIE choisir de réaliser certaines actions communes. C'est inévitablement le cas du POOL TPV dont l'objet qui est l'accessoire de celui des sociétés d'assurances sera de

contribuer au redressement du déséquilibre de branche automobile en organisant une saine gestion des TPV. Il va de soi que la disparition du principal qui est l'objet des membres du GIE entraîne la disparition de l'accessoire qui est le GIE, l'inverse n'étant pas réalisable.

c) La non recherche a priori du bénéfice

Le GIE n'a pas pour vocation de faire des bénéfices puisque son objet essentiel est d'améliorer l'activité économique de ses membres et/ou d'accroître les résultats de cette activité. Toutefois si l'exercice de l'activité du GIE se solde par des bénéfices, ses membres sont en droit de se les partager. En réalité l'objet fondamental du POOL TPV qui est avant tout d'organiser une meilleure gestion des TPV va certainement aboutir à une amélioration des résultats de la branche automobile, voire à la réalisation des bénéfices. Cependant, la réalisation et le partage de ces bénéfices à intervenir ne sera qu'une conséquence de la meilleure organisation de la gestion des TPV et non son but initial.

Par ailleurs, « à la vérité pourtant, cette absence statutaire ou factuelle de bénéfices est un argument spécieux, d'autant plus que la notion de « bénéfice » est assez extensive et ne saurait se limiter essentiellement à la différence arithmétique entre le prix d'achat et le prix de vente. S'agissant particulièrement des GIE, elles sous-entend surtout une diminution des postes de frais et charges des comptes d'exploitation des entreprises membres, en un mot une économie, une meilleure rentabilité de celles-ci »¹⁷.

La rentabilité du GIE est plus envisageable compte tenu des facilités que lui accorde le législateur sur le plan fiscal.

C- Un régime fiscal avantageux

Le GIE bénéficie d'un régime fiscal de faveur. En effet, aux termes de l'article 13 de la loi camerounaise n° 93/015 du 22 décembre 1993 relative au GIE, on constate que ces groupements sont exonérés de l'impôt sur le revenu et / ou de l'impôt sur les

¹⁷ Les GIE et le droit Camerounais de la concurrence. Article de NYANA Jean Marie dans Juridis périodique n° 26 P. 64.

sociétés. A leur égard donc, la loi applique la technique de la « neutralité fiscale »¹⁸. Autrement dit, le bénéfice ou le revenu net réalisé par le groupement est réparti entre ses membres. Chacun d'eux est ensuite tenu de soumettre en son nom propre au calcul de l'impôt sur le revenu des personnes ou de l'impôt sur les sociétés suivant le cas.

Le régime fiscal du GIE apparaît beaucoup plus malléable ; il en est de même de sa structure qui n'influence nullement celle de ses membres.

Paragraphe 2 : Une influence du GIE insignifiante sur la structure et les ressources de ses membres.

Le GIE est une institution nouvelle et originale ; il est doté de la personnalité juridique. Son immatriculation au RCCM lui confère la pleine capacité et la personnalité morale. Cette personnalité morale est indépendante de celle de ses membres ; il en est de même de sa structure (A). On peut tout de même noter une possible interférence au niveau des ressources (B).

A- Une absence d'influence de la structure du GIE sur celle de ses membres

Les membres du GIE doivent exercer une activité économique commune. Toutefois, leur forme ne saurait subir une quelconque modification (1) encore moins leur structure (2).

1- Le maintien de la forme juridique de chaque membre.

Le GIE ne peut être mis sur pied que par un minimum de deux personnes physiques ou morales préexistantes. Dans le cadre du POOL TPV, il doit s'agir des sociétés d'assurances agréées conformément au code CIMA. Toutefois, ce code ne reconnaît que les sociétés d'assurances sous formes mutuelle ou anonyme qui peuvent constituer un GIE. Le problème se pose alors de savoir si de par cette participation à ce groupement, leur forme pourrait subir une quelconque modification. Pour répondre à cette interrogation, il

¹⁸ Article de NYAMA Jean Marie opcit

convient de se reporter au caractère auxiliaire du GIE. En réalité, il s'agit d'une structure secondaire permettant à ses membres de réaliser certaines actions communes tels que des actions promotionnelles, études de marchés, service de recherche ou d'assistance. Le GIE ne saurait donc entraîner une modification de la forme des sociétés qui l'ont constitué. Il en est absolument de même s'agissant des structures desdites sociétés.

2- Une absence de restructuration

Les sociétés commerciales et particulièrement les sociétés anonymes, sont animées d'un dynamisme évolutif étant entendu qu'elles sont d'importants instruments de concentration des capitaux et de puissance économique. La vie d'une société est fonction de divers éléments qui peuvent entraîner sa modification. Il s'agit en l'occurrence de l'environnement, des contingences techniques, économiques ou sociales, des conséquences de ses échecs ou de ses réussites, de la législation plus ou moins instable, mais aussi du fait de ses dirigeants ou de ses associés. La dynamique des sociétés entraîne des modifications des statuts dans l'optique d'adapter la société aux nécessités du moment.

Le problème qui se pose ici est de savoir si la création d'un GIE par les sociétés peut entraîner une restructuration de celles-ci ?

En dehors des autres formes de restructuration, il s'agit de s'interroger particulièrement sur la fusion ou la scission des sociétés qui constituent le GIE. En d'autres termes, le POOL TPV sous forme de GIE à mettre sur pied peut-il entraîner la fusion de certaines sociétés d'assurances ou leur scission ?

La fusion constitue la dissolution volontaire d'une société avec apport global de la totalité de son patrimoine à une autre société. On distingue la fusion-absorption par laquelle une société qui existe déjà reçoit l'apport d'une autre, et la fusion-combinaison par laquelle les deux sociétés se dissolvent et font apport de leurs patrimoines à une nouvelle société constituée exprès pour les recevoir.

Pour ce qui est de la scission, c'est une opération par laquelle le patrimoine d'une société est partagé entre plusieurs sociétés existantes ou nouvelles.

Il est à noter que les sociétés d'assurances sont soumises à un régime particulier très rigoureux compte tenu des intérêts économiques et sociaux transnationaux. C'est ainsi qu'en cas de difficulté mettant en péril lesdites sociétés, des mesures de sauvegarde, de redressement, de retrait d'agrément et de liquidation sont prévues par le livre III du code CIMA. En tout état de cause, le GIE POOL TPV sera constitué dans le but d'une gestion saine des V.T.M de catégorie IV et ne saurait entraîner une quelconque restructuration sauf éventuellement pour des compagnies dont le portefeuille serait constitué uniquement des TPV, ce qui n'est pas encore le cas ¹⁹.

En résumé, le GIE apparaît véritablement par sa grande souplesse comme une sorte de concentration contractuelle sans fusion, dont l'originalité est de ne pas porter atteinte à la structure des entreprises qui le composent. Il en va autrement des ressources dont l'interdépendance entre celles du GIE et celles de ses membres s'avère d'une utilité fondamentale.

B- Une interdépendance positive au niveau des ressources

Le GIE est créé par les sociétés qui mettent en commun des moyens de production et de développement de leurs affaires de façon plus efficace. De toute évidence, les ressources du GIE émanent principalement de ses membres en vue de la réalisation de son objet. Cette situation crée une interdépendance nécessaire qu'il convient d'analyser en fonction des différents types de ressources.

1- Au niveau des ressources humaines

L'objet du GIE étant constitué d'une activité économique auxiliaire à celle de ses membres, il s'avère nécessaire que son personnel soit recruté en majorité parmi les assureurs. En effet, le personnel de cette origine saurait mesurer la portée réelle de l'objet

¹⁹ Il n'existe à l'heure actuelle aucune compagnie spécialisée en TPV au Cameroun.

du GIE qui en tout état de cause peut constituer la branche d'activité dont ses membres ont voulu améliorer et accroître les résultats. C'est donc à juste titre que le GIE est administré par une ou plusieurs personnes physiques ou morales, sous réserve, si c'est une personne morale, qu'elle désigne un représentant permanent, qui encourt les mêmes responsabilités civiles et pénales que s'il était administrateur en son nom propre. L'interdépendance au niveau des ressources humaines est surtout manifeste au niveau du Comité de Direction qui est composé des directeurs généraux* des sociétés membres du POOL. Il faut toutefois noter qu'il s'agit là des ressources humaines non permanentes. Pour ce qui est du personnel permanent du POOL, il doit absolument être différent de celui de ses membres.

La position ci-dessus décrite est la plus appropriée au POOL TPV à mettre sur pied au Cameroun. Elle paraît similaire à celle des autres ressources.

2- Au niveau des ressources matérielles et financières

Les ressources financières du GIE de même que les ressources matérielles proviennent de ses membres. Il a été précisé que le GIE a pour but exclusif de mettre en œuvre pour une durée déterminée, tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité. De ce qui précède, il y a lieu de préciser que les ressources matérielles et financières mises à la disposition du GIE par ses membres, influenceront éventuellement plus tard, celles de ses membres. En effet si le GIE connaît un succès dans la réalisation de son objet, si l'amélioration des résultats de la branche automobile constituait cet objet, des bénéfices pourront en résulter et auront certainement une incidence positive sur les ressources des membres du GIE. Dans le cas d'insuccès, les membres continueront à gérer leur situation dans les mêmes conditions qu'avant le GIE.

* Les organes du POOL TPV (voir infra)

Contrairement aux autres formes de groupement en l'occurrence l'association et la société, le GIE revêt des avantages indéniables. Il peut être constitué sans capital social et est exonéré des contraintes sociales. Par ailleurs, il peut être civil ou commercial selon son objet et son immatriculation au RCCM lui confère la personnalité morale. Le GIE est donc plus simple par rapport à la société, mais plus efficace contrairement à l'association. C'est au regard de ces caractéristiques qu'il serait mieux que le POOL TPV Camerounais épouse la forme d'un GIE. Il convient donc actuellement de s'interroger sur le fonctionnement de ce POOL.

CHAPITRE II : LE FONCTIONNEMENT DU POOL TPV COMME GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE

Le POOL TPV GIE à mettre sur pied au Cameroun doit se conformer aux dispositions de l'Acte uniforme régissant les GIE. Cependant les VTM TPV sont d'un caractère particulièrement sensible dans un pays, en ce qu'ils ont pour but d'assurer les déplacements des individus sur les routes nationales et même transnationales. Le transport public de personnes pose donc un problème de sécurité de la vie des individus transportés. Or la sécurité des personnes fait partie des devoirs de l'Etat et c'est à ce titre qu'il y a lieu de s'interroger sur le rôle que devrait assumer ce dernier dans la mise sur pied du GIE POOL TPV Camerounais.

En effet, l'Etat constitue en principe l'assureur le plus crédible. C'est l'une des raisons pour lesquelles ses véhicules ne sont pas astreints à l'obligation d'assurance automobile édictée par les articles 200 et suivants du code CIMA. L'Etat dispose de nombreux véhicules de transport public de personnes et la plupart de ceux-ci ne sont pas assurés, ou mieux sont assurés par l'Etat. De ce qui précède il serait nécessaire que l'Etat fasse partie des membres du POOL TPV. Cette participation aura au moins un double avantage : il sera amené à mettre à la disposition du POOL les sommes correspondantes à la couverture de ses véhicules TPV. Cette mesure aura l'avantage d'assurer aux personnes transportées à bord de ces véhicules ou à leurs ayants droit une indemnisation certaine ; ce qui n'est pas le cas de nos jours. Par ailleurs, l'Etat pourra se placer comme principal garant du respect des décisions prises par le POOL.

Après avoir précisé le rôle que pourra assumer l'Etat dans le GIE POOL TPV, nous allons actuellement envisager l'analyse de la gestion de ce POOL (section 2). Mais avant, l'étude de sa constitution s'avère indispensable (section 1).

Section I : LA CONSTITUTION DU POOL TPV (GIE)

Les règles de constitution du POOL TPV sous forme de GIE sont analogues à celles d'une société en nom collectif. Il faut un contrat rédigé par écrit c'est-à-dire les statuts qui doivent être soumis aux mêmes conditions de publicité exigées pour toutes les sociétés commerciales ²¹. Ces statuts doivent indiquer la dénomination du POOL, sa forme juridique qui est le « groupement d'intérêt économique », son siège social qui pourra être fixé à Douala ou à Yaoundé, l'adresse du siège social de ses membres, la durée et l'objet du POOL. Les membres fondateurs du POOL TPV pourront tenir les assemblées constitutives et procéder à l'immatriculation du POOL ainsi créé au RCCM, lui conférant par cet acte la personnalité morale .

La constitution du POOL TPV Camerounais revêt une particularité par rapport aux autres GIE en ce sens qu'elle intervient pour régir une sous catégorie de la branche automobile, qui peut être qualifiée de risque social. Lors de cette constitution, un accent particulier doit être mis sur la sensibilisation et la qualité de membre, ce qui peut être résumé sous l'expression de mesures préliminaires qui seront étudiées au paragraphe premier. Dans un second paragraphe, il conviendra de s'appesantir sur l'objet du POOL TPV.

Paragraphe I - Les mesures préliminaires

La création du POOL doit être en principe décidée par l'ASAC ou à défaut par l'Etat qui va désigner quelques sociétés d'assurances comme membres fondateurs. Ces dernières devront, avec le représentant de l'Etat, procéder à l'accomplissement de tous les actes constitutifs. C'est ce noyau de membres qui va s'activer à sensibiliser les diverses personnes qui vont être impliquées dans la vie du POOL TPV d'une part. Ils devront d'autre part bien cerner la qualité de membre dans les statuts qu'ils auront à rédiger.

²¹ Voir supra : la constitution d'une société et d'un GIE.

A - La sensibilisation

La mise sur pied d'un GIE comme celui du POOL TPV va nécessiter une meilleure information de toutes les personnes susceptibles d'être concernées. En effet, ce POOL TPV aura à prendre des mesures appropriées pour l'assainissement de la gestion des véhicules de TPV. Ces mesures ne devront pas constituer une surprise, d'où la nécessité de la sensibilisation. Celle-ci devra obéir à un procédé (2) et être orientée vers une cible (1).

1- La cible de la sensibilisation

Doivent effectivement être concernés par la sensibilisation, les propriétaires²² des véhicules de transport public de voyageurs, les intermédiaires et les sociétés d'assurances.

S'agissant des propriétaires des véhicules de transport public de voyageurs, les sociétés de transport public de personnes occupent le premier rang, ensuite viennent les personnes physiques propriétaires des VTM TPV tels que les cars, les taxis de ville, les « opeps », les taxis de brousse et les motos-taxis.

La meilleure sensibilisation de tous les propriétaires susvisés se fera par l'intermédiaire de leurs divers syndicats des transporteurs. Il sera question de leur expliquer le bien fondé du POOL TPV et de les inviter à ne plus s'impliquer dans la fraude. Il convient de relever que les collectivités territoriales et toutes les personnes chargées de la gestion des véhicules de transport public de personnes appartenant à l'Etat seront également interpellées.

Pour ce qui est des intermédiaires d'assurances et en particulier les agents généraux et les courtiers, ils devront être informés sur l'importance du POOL TPV d'autant plus qu'ils ont la quasi exclusivité de la présentation des opérations d'assurances dommages en général. En réalité de nos jours les souscriptions en automobile sont faites à plus de 90% par les intermédiaires sus évoqués et l'application de la plupart des mesures d'assainissement de la sous branche TPV à prendre par le POOL sera faite par eux.

²² Transporteurs clandestins, agences de voyage...

Quant aux sociétés d'assurances, qu'il s'agisse des sociétés anonymes ou des sociétés mutuelles, leur personnel devra être suffisamment informé de la nécessité du POOL TPV comme une solution déterminante à l'amélioration des résultats de la branche automobile. Il faudrait donc que toutes les sociétés d'assurances qui souscrivent l'automobile puissent se plier aux mesures qui seront prises par le POOL TPV dans le sens de l'assainissement de la gestion de cette catégorie de VTM qui constitue un cauchemar pour ces sociétés.

Par ailleurs, la sensibilisation ne sera utile que dans la mesure où la cible ci-dessus déterminée aura été suffisamment atteinte. Pour mieux l'atteindre, il conviendra d'utiliser des procédés les plus réalistes et les plus efficaces. En exemple une commission de sensibilisation pourra être mise sur pied et afin de mieux véhiculer son message, elle devra passer par les intermédiaires d'assurance, les différents syndicats des transporteurs et utiliser aussi bien les médias publics que privés sans oublier les prospectus et les affiches.

De manière générale, tous les membres du POOL TPV seront appelés à être acteurs de la sensibilisation. Mais la qualité de membre elle-même doit être minutieusement cernée.

2- La détermination de la qualité de membre

La réussite du POOL TPV au Cameroun passe par l'obligation qui doit être faite à toutes les sociétés d'assurances agréées pour pratiquer au Cameroun des opérations d'assurance automobile d'y adhérer. Les statuts doivent préciser les modalités d'adhésion, les droits et les obligations des membres ainsi que les conditions de leur responsabilité.

Il a été relevé dans les lignes précédentes que l'Etat doit être membre du POOL TPV. A cet effet, il doit se conformer aux conditions définies par les statuts. En effet la présence de l'Etat dans le POOL TPV constitue une marque de sérieux et un gage de réussite pour ce groupement.

Le POOL permettra aux créanciers d'indemnités liées aux accidents de la circulation de disposer de deux débiteurs, le premier qui est la société d'assurances directement en cause et le second qui est le POOL.

En cas de violation des statuts ou du non respect des diverses décisions que sera amené à prendre le POOL, des sanctions appropriées devront être appliquées.* Ces sanctions devront être spécifiées par les statuts. Il en sera de même pour ce qui est de l'objet.

Paragraphe II : La détermination de l'objet du POOL TPV

Le POOL TPV sera un groupement qui devra certainement fonctionner auprès d'autres groupements et entités des assurances préexistants ou à venir tel que le Fonds de Garantie Automobile. Dès lors la nécessité s'impose d'indiquer en quoi va consister son objet. L'assainissement de la gestion des assurances des véhicules affectés au transport public de personnes sera l'objet principal du POOL TPV (A). Toutefois, il conviendra de préciser les rapports qui vont exister entre le POOL TPV et les autres groupements et entités ci-dessus évoqués (B).

A- L'assainissement de la gestion des assurances des TPV

L'assainissement de la gestion des assurances des TPV passe par leur mise en commun au sein du POOL qui les répartit entre les membres (1) et édicte d'autres mesures nécessaires (2)

1- La mise en commun des risques d'assurance automobile et leur répartition entre les membres

Chaque société membre devra céder au POOL TPV la totalité des primes correspondant aux souscriptions réalisées toutes

* voir canevas des statuts en annexe

garanties confondues, déduction faite des accessoires et des taxes. Les primes relatives aux véhicules de l'Etat seront calculées sur la base des tarifs en vigueur et traitées comme les autres. Toutefois il convient de déterminer la composition des risques à mettre en commun d'une part et d'autre part le mécanisme de répartition de ces risques.

a) Les véhicules concernés

Ce sont les véhicules affectés au transport de personnes à titre onéreux, généralement appelés véhicules de catégorie 4. Au sein de cette catégorie, on retrouve des sous catégories constituées ainsi qu'il suit :

4A - les taxis de ville ; ils constituent en réalité les véhicules les plus nombreux parmi les VTM TPV et se caractérisent par de petits sinistres à fréquence élevée.

4B - Autobus ; ce sont les véhicules de plusieurs places (8 à 70), aménagés pour le transport interurbain et transnational. Ils font l'objet d'une sous-tarifcation sévère et se caractérisent par des sinistres corporels souvent très graves.

4C - Transport du personnel ou des élèves. Les véhicules affectés à cette catégorie pratiquent très souvent le transport public clandestin à titre onéreux.

A ces trois sous catégories, s'ajoutent d'autres dont la création participe de la réalité économique des pays de la CIMA en général et du Cameroun en particulier. Ce sont en premier lieu les motos-taxis (véhicules de catégorie 5B) qui constituent un nouveau mode de transport urbain en pleine expansion dans les principales villes camerounaises où ils sont communément appelés les « ben- skin ».

Ensuite les transporteurs urbains qui desservent généralement les banlieues des grandes villes à bord des véhicules de tourisme c'est-à-dire d'usage 1. On les appelle généralement ici les « opeps ».

En fin les taxis et les motos-taxis de brousse qui effectuent le transport public dans la zone de campagne.

b) Le mécanisme de répartition entre les membres des risques mis en commun

Les règles de répartition des risques seront clairement spécifiées par les statuts et au besoin le règlement intérieur. Il s'agira en réalité pour le POOL de centraliser les primes correspondantes aux souscriptions faites par les membres, de veiller au règlement des sinistres et de répartir le solde entre les membres conformément à la participation de chacun, après déduction des autres charges : c'est un mécanisme de régulation.

2- Les autres mesures *

La répartition entre les membres après mise en commun des risques d'assurance automobile de transport public de voyageur ne sera saine que si le POOL se dote des moyens appropriés. Dans cette optique, il assurera la sauvegarde de l'intérêt des membres par la mise en œuvre de toutes les dispositions utiles. Il lui reviendra également de réaliser toutes opérations nécessaires pour atteindre les buts poursuivis.

Les mesures à prendre pourront affecter les membres du POOL, les propriétaires des risques, éventuellement certains groupements d'assureurs ou d'autres entités dont il convient de clarifier les relations avec le POOL.

B- La clarification des relations entre le POOL TPV et certaines entités

Il sera nécessaire que les statuts du POOL TPV puissent préciser les liens qui doivent l'unir à l'ASAC, au FGA ou au Ministère des Transports. S'agissant de la Direction des Assurances, les statuts pourront prévoir qu'il leur soit transmis pour contrôle et vérification, les différents états comptables et financiers requis par la législation en vigueur. D'ailleurs le code CIMA leur confère de prime abord un rôle de promoteur du secteur des

* pour détails, voir infra : d'autres mesures à rendre effectives

assurances et de surveillance générale du marché des assurances. L'Etat peut même lui confier sa représentation au POOL TPV et en conséquence le suivi de son portefeuille.

1- Les relations entre le POOL et l'ASAC

Il devra exister entre le POOL TPV et l'ASAC une saine collaboration. En effet, l'ASAC a pour objet principal la défense des intérêts de la profession d'assureur. Toutefois, étant constituée sous la base d'une association, certaines de ses mesures sont souvent très peu efficaces. Par contre, le POOL qui poursuit le même objectif que l'ASAC mais dans la gestion des TPV, sera constitué sous une forme juridique plus contraignante que l'association.

C'est tout de même ici le lieu de louer les efforts déployés par l'ASAC dans le cadre du règlement des sinistres litigieux entre les compagnies. Cependant, des efforts considérables restent à faire dans le domaine de la production automobile où les fraudes massives font légion. Des mesures prises dans la collaboration entre le POOL TPV et l'ASAC s'avèrent donc nécessaires dans l'optique de l'assainissement de la branche automobile en général.

2- Les relations entre le POOL TPV et le FGA

Aux termes de l'article 600 alinéa 1^{er} du code CIMA, « Dans chaque Etat membre, il est institué un FGA chargé, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré, sauf par l'effet d'une dérogation légale à l'obligation d'assurance, de supporter dans la limite des plafonds fixés par les textes de chaque Etat membre relatifs au Fonds, les frais médicaux et d'indemniser les victimes de dommages résultant d'atteintes à leurs personnes, nés d'un accident causé par un véhicule terrestre à moteur en circulation, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exclusion des chemins de fer et des tramways ».

L'article 601 précise que les modalités de fonctionnement du FGA seront fixées par un règlement de la CIMA alors que la forme juridique et le mode de financement sont de la compétence de chaque Etat.

Bien que le FGA camerounais ne soit pas encore créé, il n'en demeure pas moins évident que ses futures relations avec le POOL TPV seront de nature complémentaires. En effet, ce dernier a pour objet d'assainir la gestion des TPV en vue d'une meilleure couverture des assurés et d'une indemnisation appropriée des victimes d'accidents de la circulation. Le FGA par contre a pour objet l'indemnisation des victimes des sinistres corporels dont les auteurs sont inconnus ou ne sont pas assurés. Les objets de ces deux institutions se complètent en ce sens qu'une victime d'un accident corporel de la circulation sera toujours indemnisée quelque soit l'auteur ; ce qui constitue un aspect positif pour l'image de l'assurance automobile.

C'est donc le lieu d'interpeller les pouvoirs publics camerounais sur l'urgente nécessité à mettre sur pied de FGA dont les études en vue de la création sont déjà achevées *. En effet, depuis la liquidation de l'ancien FGA,²³ de nombreuses victimes des accidents de la circulation rentrant dans le cadre des dispositions de l'article 600 du code CIMA précité, sont dans une situation déplorable.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de la complémentarité, tout laisse croire que le futur FGA bénéficiera en toute logique comme l'ancien, des prélèvements sur la production automobile en général et des TPV dans le cas d'espèce, qui constitueront une de ses bases alimentaires.

3- Les relations entre le POOL TPV et le Ministère des Transports

Les relations entre le POOL TPV et le Ministère des Transports seront des relations de coopération. En effet, ledit ministère et le POOL devront coopérer pour mettre sur pied une plate forme de mesures visant à assainir le transport des personnes à titre onéreux par VTM. Il en sera ainsi à titre d'exemple lorsqu'il s'agira de définir les mesures appropriées à la gestion des visites techniques, au permis de conduire, en somme à la sécurité routière.

* Source ASAC

²³ Le Cameroun est l'un des rares pays qui disposaient d'un FGA avant le code CIMA ; ce fonds a été liquidé en même temps que la Caisse Nationale de Réassurance.

Nous avons précisé dans les développements précédents que la constitution du POOL TPV en tant que GIE doit respecter les conditions générales et les conditions spécifiques relatives à la constitution des sociétés. Par ailleurs des mesures préliminaires et notamment la sensibilisation s'avèrent indispensables. Enfin, les statuts qui doivent être rédigés avec minutie devront s'appesantir sur la qualité de membre et sur l'objet du POOL tout en mettant un accent particulier sur les relations entre ce nouveau groupement et certaines entités tels que l'ASAC, le FGA, certains ministères et notamment la Direction nationale des Assurances du Ministère de l'Economie et des Finances ou le Ministère des Transports. Il convient actuellement de savoir comment le POOL ainsi constitué va être géré.

Section 2 : LA GESTION DU POOL TPV

Il est question de savoir dans cette section quelles pourront être les différents organes constitutifs du POOL, leur fonctionnement, sans oublier l'aspect financier : ce sera l'objet du paragraphe premier. Dans le second paragraphe, la gestion technique constituera la principale préoccupation.

Paragraphe I : Le régime administratif et financier

L'image d'un groupement, quel qu'il soit n'est en substance que le reflet de celle de ses dirigeants. Pour réaliser son objet, le POOL devra alors se doter des organes appropriés et gérés par des professionnels acquis à une rectitude morale certaine. Par ailleurs, « l'argent étant le nerf de la guerre », sa gestion devra être des plus méticuleuses.

A- L'administration du POOL TPV

Les organes du POOL et leur compétence d'une part, leur mode de désignation d'autre part constitueront l'essentiel des développements qui vont suivre.

1- Les organes du POOL TPV et leurs compétences

Les organes du POOL TPV pourront comprendre le conseil de direction, le directeur général, le comité technique et le comité de contrôle.

a) Le Conseil de Direction

Le Conseil de Direction devra être composé de tous les directeurs généraux des sociétés d'assurances membres du POOL et du représentant de l'Etat. Il pourra être doté des mêmes attributions qu'une Assemblée Générale. A cet effet il sera habilité à prendre toutes les décisions concernant l'organisation, la gestion et même la dissolution anticipée ou la prorogation dans les conditions déterminées par les statuts. Il aura compétence d'adopter ou de modifier le règlement intérieur, d'approuver le budget et les comptes, de nommer le Directeur et de mettre fin à ses fonctions et de statuer en dernier ressort sur toutes les questions relevant de la vie du POOL.

Il devra élire en son sein un président et se réunira en tant que de besoin sur convocation de celui-ci ou à la demande du quart (1/4) au moins de ses membres.

Il ne pourra valablement délibérer que si les deux tiers (2/3) au moins de ses membres sont présents ou représentés.

Toutes les décisions du Conseil de Direction devront être prises à l'unanimité. A défaut il sera procédé à un vote avec une majorité fixée au deux tiers (2/3) des membres présents ou représentés.

Les statuts devront attribuer à chaque membre du POOL le même nombre de voix que celui attribué aux autres

b) Le Directeur Général du POOL TPV

Le Directeur Général du POOL devra assurer dans le cadre de ses pouvoirs, la gestion quotidienne du POOL. Il aura à préparer les réunions du Conseil de Direction et du Comité Technique, vérifier les bordereaux et les comptes de rétrocession, verser les

cotisations comme celles du FGA ou de la Nouvelle Prévention Routière ²⁴. Il aura également à présider les réunions du Comité Technique. Son statut sera précisé par le Règlement Intérieur du POOL TPV.

c) Le Comité Technique

Le Comité sera appelé à statuer sur les conditions de souscription en cas de contestation. Il devra également élaborer et étudier toutes les mesures nécessaires à appliquer à la souscription et à l'amélioration de la production. Il aura par ailleurs à statuer sur les sinistres réglés, autoriser les règlements des sinistres dans les conditions à déterminer par le règlement intérieur.

Le travail au sein du Comité Technique pourra se faire au sein de deux commissions s'occupant respectivement du traitement de la production et des sinistres. Le règlement intérieur devra préciser les modalités de fonctionnement desdites commissions.

d) Le Comité de Contrôle

Le Comité de Contrôle aura la charge du contrôle de la gestion et des états financiers du POOL. Il pourra être constitué de deux commissaires aux comptes nommés par le Comité de Direction pour cinq (5) ans. Ils pourront être choisis sur la liste officielle des commissaires aux comptes et auront pour mission de contrôler la régularité et la sincérité des comptes.

Qu'en sera-t-il du mode de désignation des membres des autres organes du POOL ?

2- Les méthodes de désignation des membres des organes du POOL

Dans les développements antérieurs, il a été précisé que les membres du Comité de Direction sont les directeurs généraux des sociétés d'assurances membres du POOL, l'Etat devant en ce qui le concerne choisir son représentant. Chaque directeur de société

²⁴ voir infra

devra avoir, en cas d'empêchement, le pouvoir discrétionnaire de choisir son représentant aux instances du POOL.

Le Conseil de Direction pourra élire en son sein un Président et un Vice-président issus des sociétés d'assurances différentes, pour un mandat de 2 ans non renouvelables.

Ces fonctions devront être exercées à tour de rôle par les membres du POOL.

S'agissant du Directeur Général, il devra être choisi parmi les différents candidats proposés par les membres ; ceux-ci n'étant pas obligés de proposer chacun son candidat. Il est indispensable de relever ici que l'Etat participe à la désignation du Directeur Général mais ne doit pas proposer de candidat. Le Directeur Général ainsi choisi pourra être nommé pour une durée de cinq (5) ans renouvelables.

Pour ce qui est du Comité Technique, il devra être constitué des différents responsables chargés de la production automobile et des règlements des sinistres de chacun des membres, l'Etat conservant la latitude de désigner les siens de préférence parmi les membres de la Direction Nationale des Assurances du Ministère de l'Economie et des Finances.

Les différents organes du POOL étant déterminés, il s'avère utile de s'intéresser actuellement à sa gestion financière.

B- Le régime financier du POOL TPV

Le POOL ayant épousé la forme du GIE, il est utile de rappeler qu'il peut être constitué sans capital social ; aussi est-il nécessaire de savoir quels en seront les ressources et comment ces ressources seront utilisées.

1- Les ressources du POOL

Dans le dessein de faciliter sa gestion et de poser une base égalitaire des membres, nous avons estimé que le POOL devra être constitué sans capital social. Ses ressources à l'origine seront donc

constituées des contributions de ses membres sous forme de cotisation dont le taux devra être uniforme pour tous. Ces cotisations pourront permettre au POOL de fonctionner pendant le premier exercice de sa création. A partir du deuxième exercice, les cotisations seront substituées par les prélèvements à effectuer sur l'ensemble de la production qui sera cédée par ses membres.

Le taux de ces prélèvements devra être étudié et précisé par le règlement intérieur. La détermination de ce taux devra tenir compte des différents postes des dépenses du POOL.

Il pourra également être institué une réserve de garantie dont le montant pourra être fixé annuellement. Cette réserve devra être alimentée par un prélèvement d'un pourcentage sur les primes rétrocédées.

2- L'utilisation des ressources du POOL

Les ressources du POOL TPV seront affectées à divers postes en l'occurrence :

- l'acquisition de son matériel de travail et l'apurement des charges du personnel et autres charges tels que le bail, le téléphone...
- Les contributions diverses notamment celles à allouer à la future prévention routière et au Fonds de Garantie Automobile
- Le financement d'autres réalisations et engagements nécessaires à l'accomplissement de l'objet du POOL.

Pour gérer efficacement ses ressources, le POOL devra se doter d'un service de comptabilité suffisamment organisé suivant les nouvelles technologies.

Après l'analyse des organes administratifs du POOL, de ses ressources et de leur destination, il convient de se pencher actuellement sur ses aspects purement techniques.

Paragraphe II : La gestion technique

Le POOL TPV aura à procéder à la répartition du résultat technique entre ses membres, après mise en commun des risques d'assurance automobile de TPV. Cette opération devra nécessairement concerner la production, les sinistres et la réassurance.

A- La production cédée

Chaque société membre devra céder au POOL la totalité des primes correspondantes aux souscriptions réalisées toutes garanties confondues, déduction faite des accessoires, des frais afférents à la carte rose et des taxes. La production devra respecter les conditions de souscription fixées par le POOL ; ce dernier devra la traiter (1) et dégager des provisions pour les risques en cours (2).

1- Le traitement de la production

Les bordereaux de production comprenant des émissions, les annulations et les ristournes, accompagnés des polices et avenants devront être adressés mensuellement en deux exemplaires au POOL par chaque société membre, dans un délai de vingt (20) jours suivant la fin du mois considéré. Le second exemplaire devra être retourné à la société membre avec la mention des références du POOL dans les 15 (quinze) jours de leur réception par ce dernier.

Les bordereaux seront établis suivant un modèle déterminé par le POOL. Ils devront être accompagnés d'un décompte de cession établi comme suit :

Au crédit :

- le total des souscriptions
- les indemnités de gestion sur annulation et ristourne
- les appels au comptant reçus du POOL
- les recours encaissés.

Au débit

- les annulations et ristournes
- l'indemnité de gestion
- les sinistres payés
- les frais de recours payés

- les appels au comptant payés au POOL

Dans le cas d'un solde en faveur du POOL, un chèque libellé au nom de celui-ci sera joint au décompte de règlement sous peine de l'application des sanctions à déterminer par le règlement intérieur.

Dans le cas où le solde serait en faveur de la société souscriptrice, le POOL adressera après vérification et dans les délais fixés ci-dessus un chèque à celle-ci.

A la fin de chaque mois, le POOL devra calculer la participation de chaque membre et portera sur le compte courant de chacun des membres les écritures suivantes :

A leur crédit

- Le pourcentage des primes leur revenant
- Le pourcentage leur revenant dans les indemnités de gestion sur annulation, ristournes et redressement
- Le pourcentage leur revenant sur les recours encaissés

A leur débit

- le pourcentage leur revenant dans les annulations et ristournes
- le pourcentage leur revenant dans l'indemnité de gestion des apériteurs
- le pourcentage leur revenant dans les sinistres payés
- le pourcentage dans la contribution aux ressources du POOL
- le pourcentage leur revenant dans les frais de recours
- le pourcentage leur revenant dans la réserve de garantie
- les appels au comptant reçus
- les pénalités
- les redressements

Dans les 35 jours suivant la fin du mois, le POOL établira et adressera à chaque membre le récapitulatif mensuel des primes, des sinistres réglés et des frais de gestion. Il réclamera ou adressera le solde de ce récapitulatif. Tout membre dont le compte sera débiteur devra s'engager à régler le solde dans un délai de 15 (quinze) jours à partir de la réception du compte sous peine des sanctions à déterminer minutieusement. Les sanctions, il en existe

déjà concernant le non respect des provisions pour risques en cours.

2- La constitution de la PREC

La provision pour risques en cours est celle destinée à couvrir les risques et les frais généraux afférents, pour chacun des contrats à prime payable d'avance à la période comprise entre la date de l'inventaire et la prochaine échéance de prime, ou à défaut le terme fixé par le contrat.

Le POOL devra procéder au calcul de la PREC et indiquer à chacun de ses membres le pourcentage lui incombant, à charge pour celui-ci de l'inclure dans ses propres réserves et de les représenter. Le montant sera communiqué au plus tard le 10 février aux adhérents. Il en sera quasiment de même lors du traitement des sinistres.

B- Les sinistres

Les bordereaux d'avis de sinistres, de sinistres réglés auxquels seront jointes les quittances d'indemnité et les bordereaux de recours encaissés pourront être adressés mensuellement au POOL en deux exemplaires, par chaque membre dans un délai à déterminer, suivant la fin du mois considéré. Le deuxième exemplaire sera retourné au membre avec la mention des références du POOL, dans un délai à déterminer, à compter de leur réception par celui-ci.

Le POOL devra adresser aux membres les SAP arrêtés mensuellement (2) mais avant il faudra procéder au règlement des sinistres suivant certaines modalités (1).

1- Les modalités de règlement des sinistres

Le POOL devra déterminer des montants maxima par sinistres matériel et corporel que les membres seront autorisés à régler sans

son avis préalable. Par ailleurs pour les sinistres d'un montant assez important à déterminer, le membre gestionnaire pourra avoir la faculté de demander une avance aux autres membres, par l'intermédiaire du POOL. Cette avance devra être payée dans un délai à déterminer, à dater de la réception de la demande du POOL, sous peine de sanctions également à déterminer.

Pour les sinistres aux montants importants sus évoqués, la société apéritrice ne pourra régler ou faire une offre qu'après accord du Comité Technique.

Par ailleurs, tout sinistre mettant en cause deux assurés de la même société devra être obligatoirement soumis au POOL qui fera une proposition de règlement du dossier. Les sinistres non réglés devront être suffisamment provisionnés.

2- La constitution de la PSAP

La provision pour sinistres à payer est la valeur estimative des dépenses en principal et en frais, tant internes qu'externes, nécessaires au règlement de tous les sinistres survenus et non payés, y compris les capitaux consécutifs des rentes non encore mises à la charge de l'entreprise.

Au plus tard le 20 décembre, chaque société devra transmettre au POOL ses provisions pour sinistres à payer arrêtées au 30 novembre. Avant le 31 janvier suivant la fin de l'exercice, chaque société adhérente aura à faire connaître au POOL, les provisions à constituer sur les sinistres à payer dont elle aura assumé la gestion, ces provisions seront calculées conformément aux recommandations du Comité Technique. Le POOL devra calculer la provision totale et indiquer à chaque adhérent le pourcentage lui incombant, à charge pour celui-ci de l'inclure dans ses propres réserves et de les représenter. Ce montant devra être communiqué au plus tard le 10 février aux adhérents. Il est fort possible qu'il puisse influencer les termes des traités de réassurance.

C- Le POOL et la réassurance

La mise en commun des risques d'assurance automobile de TPV devra également entraîner une mise en commun des pleins de conservation des membres. Il pourra résulter de cette situation une capacité de conservation importante.

Le POOL pourra permettre une forte rétention des primes et ne fera céder alors que quelques polices suffisamment étudiées.

La nature des traités de réassurance tiendra donc compte de la forte capacité de rétention du POOL.

Dans cette première partie qui s'achève, le problème posé était de savoir comment mettre sur pied de POOL TPV au Cameroun et quel en serait son mode de fonctionnement. Dans les solutions proposées à ces préoccupations, nous avons pensé que le POOL TPV peut être mis sur pied par toutes les sociétés d'assurances pratiquant l'automobile. Nous avons suggéré que l'Etat puisse y adhérer et que les mesures prises par le POOL puissent s'imposer à tous ses membres.

S'agissant de sa forme, nous avons proposé que le POOL puisse revêtir la forme d'un GIE d'autant plus que le code CIMA ne lui a aménagé aucun socle juridique.

Par ailleurs, le POOL TPV devrait fonctionner comme un organe de régulation de la production et de règlement des sinistres des TPV. Il devrait disposer d'un Conseil de Direction faisant office d'une Assemblée Générale, d'un Directeur Général et d'un Comité Technique.

Une meilleure régulation de la gestion des VTM TPV aura certainement un impact dans l'équilibre de la branche automobile. C'est cette incidence que nous entendons analyser dans les développements qui suivent, consacrés à la seconde partie.

**DEUXIEME PARTIE :
L'INCIDENCE DU POOL TPV DANS
L'EQUILIBRE DE LA BRANCHE
AUTOMOBILE**

Au Cameroun, la branche automobile est presque toujours déséquilibrée. Ce déséquilibre se trouve accentué par la mauvaise gestion des VTM TPV dont les indemnités relatives aux sinistres consécutifs à ces risques atteignent souvent des montants faramineux.

Les causes du déséquilibre sus évoqué sont innombrables. Les solutions proposées en vu d'équilibrer la branche automobile se sont révélées inefficaces dans la plupart des cas. En ayant analysé les raisons de l'échec de ces solutions, il s'est avéré nécessaire d'expérimenter une nouvelle, celle que constitue le POOL TPV qui sous d'autres cieux, au SENEGAL en l'occurrence, produit des résultats positifs. Le problème qui se pose est alors de savoir de quelle manière les résultats de la branche automobile seront influencés par le POOL TPV. C'est pour répondre à cette interrogation que nous allons dans les lignes qui suivent, analyser dans un premier chapitre, le déséquilibre de la branche automobile. Dans un second chapitre, il sera question de démontrer l'impact du POOL TPV aussi bien au niveau de la production des TPV qu'à celui des sinistres y afférents, ce qui aura pour conséquence l'amélioration des résultats techniques de cette branche.

CHAPITRE I : LE DESEQUILIBRE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

Il a été relevé dans les développements qui précèdent que le déséquilibre de la branche automobile se matérialise par des charges des sinistres toujours supérieures aux primes acquises. Dans le présent chapitre, nous allons présenter ce déséquilibre, ce sera l'objet de la première section. Cette présentation sera faite à partir des données statistiques qui seront ensuite analysées antérieurement aux causes du déséquilibre susvisé. Les solutions au déséquilibre, appliquées avant le POOL TPV constitueront l'ossature de la seconde section.

SECTION I : PRESENTATION DU DESEQUILIBRE

Dans la présente sous partie, il s'agit de savoir concrètement comment se présente le déséquilibre de la branche automobile. Pour répondre à cette interrogation, il convient à partir de certaines données statistiques, d'analyser la constance de ce déséquilibre (paragraphe 1^{er}) avant les causes (paragraphe 2). Toutefois, n'ayant pas pu entrer en possession des statistiques du marché dans sa globalité, nous nous sommes appuyés sur celles combinées de quelques compagnies, qui reflètent tout de même la tendance de l'ensemble du marché camerounais.

Paragraphe 1^{er} : La constance du déséquilibre

Il faut entendre par constance du déséquilibre, le fait qu'à chaque exercice, la branche automobile soit en train de faire perdre de l'argent aux sociétés d'assurances. C'est ce qui ressort des résultats de la branche, comparés à ceux de la sous catégorie des TPV.

A- Les statistiques de la branche automobile

1- La production automobile sur trois ans (2000, 2001, 2002)

Années	2000	2001	2002
Primes acquises	3.094.525.720	5.215.018.728	6.389.916.502

2- La charge des sinistres automobiles sur trois ans (2000,2001, 2002)

Années	2000	2001	2002
Charge des sinistres	2.340.058.058	3.808.358.139	4.738.186.408

3- Le rapport S/PA sur trois ans (2000, 2001, 2002).

Années	2000	2001	2002
S/PA en %	75,62	73 ,03	74,15

B- Les statistiques de la sous catégorie des TPV

1- La production des TPV sur trois ans (2000, 2001, 2002)

Années	2000	2001	2002
Primes acquises	515.754.286	869.169.788	1.064.986.084

2- La charge des sinistres des TPV sur trois ans (2000, 2001, 2002)

Années	2000	2001	2002
Charge des sinistres	492.442.192	814.064.423	1.003.323.390

3- Le rapport S/PA sur trois ans (2000, 2001,2002)

Années	2000	2001	2002
S/PA en %	95,48	93,66	94,21

C- Analyse des résultats

A partir des statistiques qui précèdent, on observe un taux le S/P_A suffisamment élevé, ce taux est encore beaucoup plus élevé s'agissant des TPV, ce qui influence négativement le résultat de toute la branche automobile.

1- Un taux de sinistre à primes acquises suffisamment élevé

Au cours des exercices 2000, 2001 et 2002, le taux de la charge des sinistres par transport aux primes acquises est toujours supérieur à 70 %. Or la norme étant de 66 %, on peut conclure à une perte récurrente puisqu'en ajoutant à ce taux 34% représentant le chargement, on sera toujours au dessus de 100 %. Le taux de S/P_A est encore plus élevé dans la sous catégorie des TPV, ce qui a une influence négative sur l'ensemble de la branche automobile.

2- L'influence du résultat des TPV sur celui de la branche automobile

La branche automobile sans les véhicules de transport public de personnes devrait se rapprocher de l'équilibre. En effet, le taux de S/P_A relatif à cette sous catégorie est toujours supérieur à celui de toute la branche automobile. De ce qui précède, il y a lieu de déduire que le résultat technique de la sous catégorie TPV a une incidence directe et négative sur celui de la branche toute entière.

Après avoir analysé la constance du déséquilibre de la branche automobile, il convient d'en étudier actuellement les causes.

Paragraphe II : Les causes du déséquilibre

Nous allons distinguer les causes liées au tarif de celles qui ne le sont pas.

A - Les causes liées au tarif

Le code CIMA accorde à chaque entreprise d'assurance la liberté de déterminer ses tarifs en responsabilité civile automobile. Ceux-ci doivent être au moins égaux au tarif minimal approuvé par la commission de contrôle pour chaque Etat membre.

Le tarif minimal sus évoqué repose notamment sur trois critères :

- la zone géographique de circulation ;
- les caractéristiques et l'usage du véhicule ;
- le statut socioprofessionnel et les caractéristiques du conducteur habituel.

Au Cameroun, les tarifs d'assurance de responsabilité civile applicables aux VTM ont été déterminés par le Ministère de l'Economie et des Finances²⁵. Les dispositions de ces tarifs ne sont pas toujours respectées par les sociétés d'assurances. Ce non respect qui constitue l'une des causes du déséquilibre de la branche automobile, se matérialise essentiellement par des rabais fantaisistes, des flottes artificielles et des souscriptions à crédit.

1- La sous tarification

Les primes déterminées en application des tarifs sus évoqués constituent des minima. En d'autres termes les sociétés d'assurances peuvent en principe pratiquer des primes supérieures, mais ne doivent en aucun cas appliquer des rabais de manière à aboutir à des primes qui sont en deçà des minima prévus par la réglementation.

Les réductions et les majorations possibles ont été strictement définies par l'arrêté ministériel du 16 novembre 1994 qui spécifie trois hypothèses obligatoires et une quatrième facultative.

1^{ère} hypothèse : Une majoration de 10 % est appliquée aux catégories socioprofessionnelles classées comme étant à forte circulation. Il s'agit :

²⁵ Arrêté N°00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 fixant les tarifs d'assurance de responsabilité civile applicables aux VTM.

- des délégués médicaux
- des agents publicitaires
- des agents d'affaires

2^{ème} hypothèse : Une réduction de 10 % est appliquée aux membres du clergé considérés comme une catégorie socioprofessionnelle à faible circulation.

3^{ème} hypothèse : Les conducteurs habituels de moins de 25 ans et ceux titulaires d'un permis de conduire de moins de deux ans subissent une majoration de 10 %

4^{ème} hypothèse : Les compagnies d'assurances sont libres d'appliquer sur les tarifs en annexe des majorations pour sinistre ou des rabais pour non sinistre.

Cependant, au delà des hypothèses sus évoquées, certaines sociétés d'assurances accordent des réductions pouvant atteindre les seuils de 30 %. Il s'agit ici en réalité de la sous tarification qui constitue une violation délibérée de l'arrêté ministériel fixant le tarif d'assurance de responsabilité civile susvisé. Or le tarif déterminé par le ministère n'est pas le fait du hasard. Il est fixé sur la base des calculs actuariels qui font obligation aux assureurs de prendre un minimum afin d'être en mesure de payer les sinistres. « Conséquences, celui qui prend moins qu'il ne doit prendre, lorsqu'il y a sinistre, soit qu'il ne paye pas ; soit qu'il ne paye pas en fonction du montant prévu, soit qu'il traîne les pieds pour payer »²⁶. Cette situation est analogue à celle relative à la pratique des flottes artificielles.

2- Les flottes artificielles

Le chapitre IV de l'arrêté ministériel cité ci-dessus détermine les modalités de l'assurance de flotte. En résumé, il ressort de ce chapitre qu'une flotte ne peut être constituée que par des véhicules appartenant à une même personne physique ou morale. La réduction applicable à la flotte ainsi définie est de :

²⁶ Les petites combines de l'assurance automobile : une synthèse de Sylvestre NDOUMOU dans l'Effort Camerounais N°324 P6.

- 10% du montant total des primes lorsque la flotte comprend 2 à 20 véhicules ;
- 15% du montant total des primes lorsque la flotte comprend plus de 20 véhicules.

Par ailleurs, ne peuvent constituer ou faire partie d'une flotte, les véhicules des catégories IV (transport public de voyageurs), V bis (motos-taxis), VI (garagiste), VII (auto-école) et VIII (location avec ou sans chauffeur).

Or il est regrettable de constater que la plupart des sociétés d'assurances non seulement constituent en flotte des véhicules appartenant à plusieurs personnes physiques ou morales, mais aussi appliquent une réduction flotte aux véhicules des catégories IV, V bis, VI, VII et VIII susvisées. Cette situation déplorable ne peut que contribuer à la détérioration du résultat technique de la branche automobile presque au même titre que les souscriptions à crédit.

3- Les souscriptions à crédit

Aux termes de l'article 6 alinéa 4 du texte sus évoqué, « Il ne doit jamais être délivré d'attestation pour une durée de temps supérieure à celle qui correspond à la fraction annuelle effectivement payée au comptant par l'assuré ». Autrement dit, les sociétés d'assurances ne doivent jamais délivrer d'attestation tant que la prime correspondante à la période y mentionnée n'a pas été entièrement payée. Cette disposition ne fait que rentrer en droite ligne des prescriptions du code CIMA qui dispose en son article 13 alinéa 2 que « la prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par l'assuré ».

Une meilleure application des dispositions qui précèdent devait permettre aux sociétés d'assurances de disposer d'une trésorerie liquide et abondante en assurance automobile. Malheureusement, pour des raisons plus ou moins justifiées, certaines compagnies garantissent le risque automobile sans percevoir de prime. Parmi les raisons évoquées figure en premier lieu la concurrence. Pour y faire face, certaines entreprises

d'assurances préfèrent accumuler des impayés, « l'important étant que le client soit dans le portefeuille »²⁷.

Les pratiques qui viennent d'être décrites constituent les dérives les plus importantes, relatives à l'application du tarif. Pour des besoins de concision nous avons choisi de nous limiter à celles-ci car s'il fallait étaler toutes ces dérives dans le cadre de cet exposé, l'espace imparti n'y suffirait pas. Il convient donc de s'intéresser actuellement aux causes qui ne relèvent pas directement du tarif.

B- Les autres causes

Parmi les autres causes qui contribuent au déséquilibre de la branche automobile, sans que la liste ne soit exhaustive, on retrouve la non assurance et les fraudes, une sinistralité fréquente et sévère doublée de faux sinistres, la vétusté des infrastructures routières et du parc automobile auxquels il faut ajouter les motos-taxis.

1- La non assurance et les fraudes massives

La non assurance fait partie de la fraude sur l'assurance automobile qui est d'une très grande ampleur. En effet au Cameroun, « une voiture sur deux est mal assurée ou ne l'est pas du tout »²⁸. La non assurance absolue signifie que l'utilisateur n'a même pas souscrit une assurance. La personne prend délibérément l'option de circuler sans passer par un guichet d'assurance.

Il y a également la non assurance relative. Par celle-ci, l'utilisateur décline son véhicule en allant prendre une assurance à usage moto alors qu'il a une voiture. « Cela est très fréquent ; on a constaté que même les propriétaires des bus font ces jongleries. Le nombre de fois que les compagnies d'assurances ont été confrontées à ces cas de déclassement scandaleux montre que

²⁷ Le règlement des sinistres au Cameroun : un casse-tête chinois pour les assurés et victimes d'accidents : Article de Priscille Victoire NEPON dans ASSUR Media Numéro de lancement Page 12.

²⁸ Propos de Didier NGOUMOU, chargé d'études à l'ASAC.

c'est un phénomène de très grande ampleur »²⁹. En réalité environ 50 % des véhicules en circulation ne sont pas assurés.

Parmi les cas de non assurance et de fraudes, on note également l'évaporation des primes qui a cours dans le cadre des circuits internes des compagnies. En effet, à titre d'exemple, une société d'assurances décide de travailler avec un tel intermédiaire. Le client souscrit une assurance auprès de l'intermédiaire selon les taux exigés, mais l'agent ne déclare pas la production à la compagnie qui en fait est débitrice d'indemnité en cas de sinistre. En effet, l'intermédiaire ne déclare pas ce que le client a souscrit pour soixante jours car il se dit que ce dernier ne fera pas d'accident dans cet intervalle. C'est une évaporation, car pour la compagnie d'assurances, ce client n'existe pas parce que l'agent a détourné sa prime. Au niveau de la comptabilité de l'entreprise, il n'y a pas eu de production.

Le parc automobile camerounais est passé de 210 275 véhicules en 2000 à 261 678 véhicules en 2002 ; le nombre des véhicules de catégorie 4B est passé au cours de la même période de 10 725 à 11 734. Durant l'année 2002, 700 véhicules 4x4 ont été vendus par les concessionnaires³⁰. Ces catégories de véhicules sont généralement assurés en dommages avec extension braquage. Ce potentiel assurable contraste avec le chiffre d'affaires qui ne reflète pas la densité du parc automobile. Cette minoration du chiffre d'affaires essentiellement due à la non assurance et aux fraudes massives constitue un obstacle sérieux au règlement des sinistres de plus en plus fréquents et sévères.

2- Une sinistralité fréquente et sévère

Hormis les véhicules de catégorie 4A caractérisés par une sinistralité forte en fréquence mais moins sévère, ceux de la catégorie 4B sont par contre exceptionnellement sévères. Cette sévérité est surtout due au nombre de victimes corporelles en cause. Elle est susceptible d'être rapprochée de celle des véhicules de catégorie III, notamment les grumiers. En effet de nos jours les sinistres causés par les grumiers constituent un désastre. Leur

²⁹ propos de Didier NGOUMOU opcit.

³⁰ Source Ministère des Transports

gravité se constate à travers le nombre impressionnant des victimes corporelles et de l'importance des dégâts matériels.

Il est cependant regrettable de constater qu'à côté des sinistres réels, il en existe des fictifs.

3- Une présence des sinistres fictifs

Il s'agit des sinistres régulièrement instruits et réglés par les compagnies d'assurances alors qu'ils n'ont jamais existé. Ils sont souvent l'œuvre de quelques intermédiaires véreux qui en complicité avec certains assurés réussissent le triste exploit de monter une déclaration d'accident et d'y adjoindre un PV de constat de police ou de gendarmerie concordant. Transmis à la compagnie, ces dossiers sont soumis au même traitement que les sinistres réguliers, ce qui altère considérablement les résultats techniques.

Toutefois, les sinistres réguliers susvisés sont dus dans certains cas à l'état vétuste des véhicules et même aux infrastructures routières dégradées.

4- La vétusté du parc automobile et des infrastructures routières

« Partir du huitième étage d'un immeuble d'Akwa, centre commercial de la capitale économique du Cameroun, l'on a de la ville de Douala une vue impressionnante. Des files de voitures, vieilles pour la plupart, s'allongent à perte de vue, déployant leurs derniers efforts pour se frayer un chemin dans des rues pleines de nids-de-poule. »³¹. Cette introduction de l'éditorial du journal L'Effort Camerounais n°324 nous permet de caractériser le parc automobile camerounais d'une part et son réseau routier d'autre part.

Le nombre de véhicules que compte le parc automobile du Cameroun est composé en majeure partie des véhicules usagés, importés à titre isolé ou vendus aux enchères publiques.³² Ces « nouveaux vieux véhicules » ne subissent à l'heure actuelle

³¹ Assurance automobile : un cas de négligence cruelle et intolérable. Editorial de Martin JUMBAM dans l'EFFORT CMEROUNAIS (opcit)

³² Arrêt N°94/004/A/MINT du 21 novembre 1994 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules terrestres à moteur et des remorques.

aucune visite technique avant leur mise en circulation. Il en est de même pour ceux déjà en circulation qui, bien que disposant d'un certificat de visite technique n'ont fait l'objet d'aucun examen par un expert. En effet le certificat de visite technique ne constitue qu'un simple papier administratif permettant à l'Etat d'améliorer ses recettes, et non un véritable certificat attestant le meilleur état du véhicule titulaire. Dès lors il n'est pas surprenant que des véhicules de catégorie 4B, âgés de plus de 20 ans, ne pouvant démarrer que lorsqu'ils sont garés sur une pente, sans système de freinage opérant, soit détenteurs des certificats de visite technique. Les cas des sinistres où ce genre de véhicule est impliqué font légion.

Le réseau routier urbain, interurbain et rural est défectueux. Dans la plupart des villes les routes sont truffées de nids-de-poule qui à certains endroits se rapprochent des « nids d'hippopotames » formant de véritables lacs de cratère à la tombée d'une pluie. Ces nids-de-poule qui se forment également sur certaines routes interurbaines sont à l'origine de nombreux accidents de la circulation.³³ En campagne, les routes de terre sont de véritables calvaires surtout pendant les saisons de pluies.

A côté des causes ordinaires du déséquilibre de la branche automobile qui viennent d'être analysées, il convient de s'attarder sur une cause particulière que constituent les motos-taxis.

5- Les motos-taxis : une cause aggravée

Dans les rues de certaines villes du Cameroun en l'occurrence Bertoua, Maroua, Garoua, Yaoundé et surtout Douala, très nombreuses sont les motocyclettes, connues sous le nom de « ben-skin », qui ne souscrivent à aucune police d'assurance. Les accidents dans lesquels ces motocyclettes sont impliquées chaque jours et les pertes matérielles et surtout humaines y subséquentes prennent une ampleur alarmante.

En effet, les « ben-skin » constituent un mode de transport urbain en plein expansion, facilité ces dernières années par la forte commercialisation des motocyclettes de fabrication chinoise dont les prix d'acquisition défient toute concurrence. En fait, on

³³ Source Ministère des Transports.

dénombrait 52 912 motocyclettes en 2002 au Cameroun contre 46 987 en 2000. Au moins les quatre cinquième de ce parc sont affectés au transport public de personnes.

Si l'importance de ce nouveau mode de transport public n'est plus à démontrer de nos jours – fait vivre de nombreuses familles, résorbe le chômage, dessert les domiciles les plus enclavés de la ville - il est tout de même utile de relever qu'il s'accompagne des problèmes très sérieux dont les plus accablants s'énoncent comme suit :

* Les conducteurs des motocyclettes n'ont pour la plupart aucune notion de la conduite automobile. Le plus important pour eux est d'arriver à destination et le plus tôt possible. Dans l'application de cette devise, ils grillent les feux rouges, effectuent des dépassements à droite, « menacent » les camions, font des demi-tours spectaculaires sur la chaussée, toisent les piétons sur les trottoirs... Cette scène qui ne manque pas de provoquer des frissons, se résume au bout du compte par des accidents corporels dont la gravité reflète la dimension du spectacle.

* Ces conducteurs, de même que leurs passagers ne portent pas de casques, ce qui a pour conséquence d'aggraver les sinistres.

* Les motocyclettes-mêmes ne sont pas pour la plupart assurées. Et pour celles qui le sont la sinistralité est tellement inquiétante au point où il est facile d'avoir des taux de S/PA de 300%.

Des développements qui précèdent, il ressort que les « ben-skin » constituent une cause aggravée du déséquilibre de la branche automobile puisque la sinistralité y afférente n'a aucune commune mesure avec les primes payées. Cette situation interpelle le POOL TPV et les pouvoirs publics. Mais avant le POOL TPV, certaines solutions ont été proposées à ce déséquilibre, qu'il convient actuellement d'analyser.

SECTION II : LES SOLUTIONS DU DESEQUILIBRE, ANTERIEURES AU POOL TPV

Le déséquilibre de la branche automobile n'a jamais cessé d'être une préoccupation pour les sociétés d'assurances. Pour y remédier plusieurs solutions ont été expérimentées (paragraphe 1). Ces solutions n'ont pas eu tout le succès escompté (paragraphe 2).

Paragraphe I – L'étendue des solutions préexistantes

L'analyse des solutions proposées en vue du redressement de la branche automobile permet de les classer en deux groupes. Dans le premier groupe, on retrouve celles visant l'accroissement de la production (A). Le second groupe quant à lui est constitué de celles ayant pour objet la réduction des sinistres (B).

A- Une volonté certaine d'accroître la production

Dans le souci d'augmenter le chiffre d'affaires de l'automobile en général et des VTM TPV en particulier, plusieurs mesures ont été prises, en l'occurrence l'augmentation des tarifs d'assurance de responsabilité civile, l'institution des attestations de couleur bleue pour les TPV et la réglementation des assurances de courtes périodes.

1- La revalorisation des tarifs

L'augmentation des tarifs d'assurance de responsabilité civile a été faite par arrêté n° 00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 fixant les tarifs d'assurance de responsabilité civile applicables aux véhicules terrestres à moteur. En effet aux termes de l'article 1^{er} de ce texte, « les primes minima applicables à l'assurance des véhicules terrestres à moteur en circulation à l'intérieur du territoire de la République du Cameroun sont revalorisées conformément aux tableaux en annexe ».

La revalorisation des tarifs visait l'amélioration du chiffre d'affaires en assurance automobile au même titre que l'institution des attestations de couleur bleue pour les VTM TPV.

2- L'institution des attestations de couleur bleue pour les VTM TPV

L'entrée en vigueur des attestations de couleur bleue réservée à la catégorie TPV a permis de rompre avec l'uniformité de coloris jaune commun à tous les documents devant présumer du respect de l'obligation d'assurance. Cette innovation avait un objectif primordial : l'éradication des souscriptions frauduleuses par lesquelles certains agents, profitant de la confusion qu'entraînait l'uniformité dans la présentation de l'attestation commune à toutes les catégories, souscrivaient les polices d'assurance dans un cadre de moindre ressortie de prime.

En permettant de lutter contre la non assurance relative (le déclassement des véhicules) et l'évaporation des primes, l'utilisation des attestations de couleur bleue pour la catégorie TPV devait contribuer à une amélioration de la production automobile. Il en est de même des assurances de courtes périodes.

3- La réglementation des assurances de courtes périodes

Les primes figurant sur les tarifs automobile sont généralement des primes annuelles. Des assurances peuvent cependant être souscrites pour des périodes inférieures à l'année, à des conditions spécifiques prévues par le « barème de courtes périodes » appliqué par la compagnie d'assurances.

L'arrêté n° 00380 sus évoqué prévoit en son article 6 une segmentation en 5 périodes ainsi qu'il suit :

- de 1 à 60 jours consécutifs de garantie 20 % de la prime annuelle
- de 61 à 120 jours consécutifs de garantie 40 % de la prime annuelle
- de 121 à 180 jours consécutifs de garantie 60 % de la prime annuelle
- de 181 à 240 jours consécutifs de garantie 80 % de la prime annuelle
- de 241 à 365 jours consécutifs de garantie 100 % de la prime annuelle

Il faut cependant relever que si l'assurance est souscrite en plusieurs périodes fractionnées mais continues d'une durée totale supérieure à 240 jours, la somme des fractions de primes perçues ne saurait excéder 105 % de la prime annuelle.

Il convient de noter que la réglementation des assurances de courtes périodes visait un double objectif :

* d'une part elle s'attelait à résoudre le problème des souscriptions à crédit en permettant au souscripteur d'obtenir une couverture d'assurance en fonction de ses liquidités.

* d'autre part , il s'agissait de fixer des primes minimales à encaisser par les entreprises d'assurances lors des souscriptions des polices d'assurance de courtes périodes et surtout celles de moins de 60 jours. En effet, avant l'arrêté de 1994 susvisé, certaines compagnies d'assurances délivraient des polices d'assurance de moins de 6 jours consécutifs de garantie à 2010 F/CFA ; ce qui était simplement lamentable.

Les assurances de courtes périodes devaient donc améliorer la production par un encaissement effectif des primes. Cette mesure devait permettre aux sociétés d'assurances de disposer des liquidités pour le règlement des sinistres. Par ailleurs des mesures spécifiques ont été envisagées pour la réduction de ces sinistres.

B- Les mesures visant à réduire les sinistres

Parmi les solutions qui ont été proposées au niveau des sinistres dans le but de redresser l'équilibre de la branche automobile, il y en a qui sont relatives à la survenance alors que d'autres portent sur les modalités de règlement.

1- La réduction des sinistres dans leur survenance

La fréquence des sinistres en automobile et particulièrement dans la sous catégorie des TPV est trop élevée. Dans le souci d'amenuiser cette fréquence, certaines mesures en l'occurrence la clause bonus/malus, la prévention routière ou encore

l'aménagement des horaires de circulation pour les grumiers ont été diversement instituées.

a) L'institution de la clause bonus/malus

La clause bonus/malus a été instituée dans le but d'amener les assurés à commettre moins d'accidents. C'est dans cette optique qu'une bonification est accordée à un client qui n'a pas fait l'objet de sinistre engageant sa responsabilité civile au cours de l'année d'assurance. Par contre, une majoration est appliquée à une police d'assurance en raison de sa sinistralité.

Le bonus ou le malus sont généralement calculés au moment du renouvellement du contrat. Ce calcul diffère selon qu'il s'agit d'une police mono véhicule ou d'une police flotte.

S'agissant du bonus, il est plafonné à 10 % quelle que soit la police (mono véhicule ou flotte). Toutefois la différence réside au niveau du calcul de ce bonus lorsqu'il s'agit d'une flotte. Dans ce cas, il est déterminé sans considération du nombre de véhicules composant la flotte, suivant la formule ci-après :

$$\text{BNS} = 10 \% \times P \times \frac{V - S}{V} \quad \text{avec}$$

BNS = bonification pour non sinistre

P = Prime

V = Nombre de véhicules

S = Nombre de sinistres

Pour ce qui est du malus, la majoration se fait en fonction de la sinistralité de la police dès sa souscription ou lors de son renouvellement conformément au barème ci-dessous :

Nombre de sinistres			Taux de surprime en %
12 derniers mois	24 derniers mois	36 derniers mois	
1	2	3	0
2	3	4	15
3	4	5	20
4	5	6	30
5	6	7	50

Le barème qui précède est appliqué aux polices mono véhicule. S'agissant des flottes, le malus s'applique véhicule par véhicule suivant le barème ci-dessus dès lors que le bonus n'est plus applicable.

b) La Prévention Routière

La Prévention Routière est définie comme l'ensemble des activités ayant pour but d'éviter la survenance des accidents de la circulation. Ses activités sont de nos jours pilotées par le Ministère des Transports.

En effet, pour mieux organiser la Prévention Routière, le ministère susnommé a effectué les études préalables lui permettant de diagnostiquer les causes des accidents. Les conclusions de ces études ont permis de déterminer trois causes principales des sinistres automobiles ainsi qu'il suit : ³³

- facteur humain : 70%
- facteur matériel roulant : 20 %
- facteur état de la route : 10 %

Des mesures de prévention ont été prises en fonction de chacun des facteurs ci-dessus énumérés.

S'agissant de celles relatives au facteur humain, le Ministère des Transports envisage entre autres, la formation obligatoire à la conduite automobile, l'éducation permanente des conducteurs par voies des médias et sur le terrain, l'installation des radars pour capter les véhicules en infraction au code de la route, les tests d'alcoolisme, le délestage des véhicules en surcharge, le principe étant lors du voyage, « qu'il vaut mieux arriver tard que jamais ».

Concernant les mesures relatives au facteur matériel roulant, deux sociétés ont été agréées en décembre 2003 pour effectuer des contrôles techniques de tous les véhicules du parc automobile national. Ces sociétés devront également permettre l'homologation par le Ministère des Transports de tout nouveau prototype de véhicule, avant sa commercialisation sur le marché camerounais.

³³ Source : Ministère des Transports

Toutefois, ces sociétés ne seront opérationnelles en principe qu'à partir de décembre 2004.

Quant au facteur état de la route, les mesures prises consistent à identifier sur le réseau routier national des points accidentogènes (zones à risques) à soumettre au Ministère des Travaux Publics qui en est le « constructeur » pour des solutions appropriées, le Ministère des Transports n'en étant que « l'utilisateur ».

Pour atteindre ses objectifs, le service de la Prévention Routière dispose d'un matériel important, d'une équipe de personnes formées, assistées par des agents de la police et de la gendarmerie nationale.

c) L'aménagement des horaires de circulation pour les grumiers

Lorsqu'on arrive à Nkometou une banlieue de Yaoundé, à une certaine heure de la journée, de nombreux grumiers sont stationnés le long de la route, chargés de leur cargaison de bois aux dimensions multiformes. Ces véhicules attendent 21 heures pour décoller de cette base, parce qu'il leur est interdit de traverser la ville de Yaoundé avant ladite heure. Cette interdiction qui a cours dans d'autres provinces s'applique aussi en campagne. Toutefois dans ce dernier cas, l'interdiction est faite aux grumiers de circuler sur les pistes carrossables pendant la pluie, ceci afin d'éviter la dégradation de la route, qui est souvent à l'origine de nombreux accidents sur les routes non bitumées.

Les mesures qui précèdent tendent à prévenir des accidents dont les conséquences se matérialisent par de nombreux dégâts que causent les grumiers sur leur passage, « sans oublier de nombreux morts qu'ils laissent sur le carreau dans les rues de nos campagnes et de nos villes particulièrement lorsqu'ils heurtent un véhicule de transport public de personnes »³⁴. Il s'agit alors des dispositions ayant pour but de réduire le nombre des sinistres, à

³⁴ Le quotidien des chauffeurs de grumiers ; rubrique Nationales/société dans Cameroon Tribune N° 8157/4442 du mardi 10 août 2004.

côté d'elles se trouvent celles visant la réduction des sinistres dans leurs montants de règlement.

2- La réduction des sinistres dans leurs montants de règlement

Les dispositions prises en vue de réduire les sinistres dans leurs montants de règlement sont relatives particulièrement à l'indemnisation des victimes corporelles d'accidents de la circulation. En effet, avant décembre 1989, le marché camerounais des assurances traversait une crise aiguë. L'une des causes principales de cette crise était le déséquilibre de la branche automobile aggravé par le règlement des sinistres corporels. En réalité, « l'indemnisation des préjudices corporels était exorbitante. Les montants d'indemnités dépassaient largement les capacités financières des entreprises d'assurances »³⁵ Les juges fixaient le montant de l'indemnisation de façon arbitraire voire fantaisiste. « C'est dire la situation périlleuse dans laquelle était plongées les compagnies d'assurances »³⁶.

Pour sauver les sociétés d'assurances des « griffes des juges » l'ordonnance N°89/005 du 13 décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes corporelles d'accidents de la circulation suivie en 1990 d'un décret d'application portant sur les modalités d'évaluation des préjudices, fut prise par les autorités du gouvernement camerounais. Ces textes qui déterminaient désormais de façon exhaustive les chefs de préjudices indemnisables ainsi que le plafond de leur montant avaient eu pour conséquences de réduire les montants des indemnités allouées aux victimes corporelles d'accidents de circulation, amenuisant ainsi la charge des sinistres. C'est dans le même sillage que va intervenir le code CIMA qui en annexe de son livre 2 détermine le barème fonctionnel des incapacités en droit commun.

Après avoir exposé dans les développements précédents les solutions au déséquilibre de la branche automobile, solutions

³⁵ NKOUEUNDJIN YOTNDA Maurice : Un mort qui rapporte 198 millions. Les compagnies d'assurances en péril ? In Revue Penant 95^e année N° 788-789 de juillet à décembre 1985 p.219

³⁶ Joseph NGOBA : Assurance et développement : un défi pour le continent africain dans le Droit du citoyen N°001 Page 13.

antérieures au POOL TPV, nous allons actuellement analyser leur portée.

Paragraphe II : La portée des solutions préexistantes

Le problème qui se pose dans ce paragraphe est de savoir quelle a été l'efficacité des solutions analysées dans les développements précédents ? En réalité, en dehors de l'ordonnance N° 89/005 du 13 décembre 1989 remplacée par les dispositions du titre 1er du livre II du code CIMA, qui ont permis une réduction considérable de la charge des sinistres corporels, toutes les autres mesures se sont avérées inefficaces. Les causes de cette inefficacité se retrouvent à trois niveaux et seront examinées successivement.

A- Une absence de volonté commune des sociétés d'assurances

L'absence de volonté commune des compagnies d'assurances dans l'application des mesures ayant pour but de redresser le déséquilibre de la branche automobile s'explique de deux manières :

1- Un combat en rang dispersé

Le combat en rang dispersé peut se résumer dans l'extrait ci-après : « c'est l'ampleur de la fraude automobile qui a conduit l'ASAC à prendre en main la lutte contre ce fléau, en créant des unités à l'intérieur des groupements techniques des branches et d'organiser des sessions de formation à l'intention des magistrats et des policiers, afin de les sensibiliser aux différentes formes de fraudes. Mais la machine ne semble pas fonctionner à plein gaz à cause du défaut du soutien actif de chaque membre.

Pour des raisons évidentes d'intérêts concurrentiels, les membres de l'ASAC ne jouent pas encore pleinement le jeu de l'Association, malgré des promesses de coopération souvent proclamées lors des travaux en commissions. A titre d'exemple, on peut citer le protocole signé par les différentes compagnies qui

prévoyait des sanctions en cas de non respect des dispositions du nouveau tarif automobile. Les sociétés d'assurances se sont défaites lorsqu'il s'est agi de traduire ce protocole dans les faits. Il en est ainsi pour beaucoup d'autres résolutions de l'ASAC. A cela s'ajoute le défaut de force contraignante des décisions de l'ASAC, qui par ailleurs n'a aucun pouvoir coercitif à l'égard de ses membres. La tentation de ces derniers est de ne réagir que lorsque l'intérêt calculé d'une résolution pour leur société ou d'un protocole de l'ASAC est démontré »³⁷.

En fait, la dispersion des efforts des compagnies lorsqu'il s'agit de défendre les intérêts communs trouve sa raison d'être dans la concurrence. En réalité certaines compagnies surtout celles dont le portefeuille est constitué à 98 % de l'automobile redoutent par exemple une saine application du tarif automobile qui leur ferait perdre une bonne fraction de ce qu'elles ont de plus cher. C'est ce qui justifie aussi l'absence d'une politique appropriée de lutte.

2- L'inexistence d'une politique de lutte adéquate contre la fraude

L'industrie de l'assurance au Cameroun donne l'impression de ne pas lutter efficacement contre la fraude sur l'assurance automobile. Lorsqu'on jette un regard sur l'attitude et les pratiques réelles de l'organisation professionnelle et des sociétés d'assurances face aux différentes infractions, on en vient à conclure qu'il y a une quasi-inexistence des politiques de lutte contre ce phénomène. En effet, la fraude automobile fait régulièrement l'objet de vifs débats au sein des commissions techniques de l'ASAC, sans pour autant déboucher sur des résolutions concrètes. « En dernière analyse, on se rend alors compte que les sociétés d'assurances ne s'accordent pas sur les méthodes de lutte contre la fraude automobile »³⁸. Cette absence d'une politique de lutte adéquate contre la fraude est aggravée par l'attitude de certains intermédiaires véreux.

³⁷ Pierre TOYUM : Quand les assureurs combattent en rangs dispersés ; dans l'EFFORT Camerounais N° 324 du 18 février au 2 mars 2004.

³⁸ Pierre TOYUM : article précité.

3- Des intermédiaires parfois peu qualifiés et véreux

Le marché camerounais des assurances est gangrené par une fraude aiguë entretenue dans la plupart des cas par certains intermédiaires qui se livrent souvent au trafic de fausses attestations d'assurance, au déclassement de catégorie et de zone de circulation, à la délivrance de faux certificats d'assurance, au point où il devient impossible de faire la différence entre une assurance automobile et une assurance de motocyclette. Cette situation qui crée un manque à gagner au niveau de la production se justifie par le manque de professionnalisme de ces intermédiaires d'une part et l'affairisme d'autre part.

En réalité certains intermédiaires n'ont pas suivi une formation appropriée en assurance et ne maîtrisent pas les techniques scientifiques de vente. D'autres arrivent dans la profession d'assurance parce qu'il est dit habituellement dans le grand public « qu'il y a beaucoup d'argent dans les assurances ». Dans ce dernier cas, ces intermédiaires trouvent dans les assurances des moyens pour financer d'autres affaires au détriment de l'intérêt supérieur des assurés. L'attitude des autorités administratives n'est pas du reste.

B- Un laxisme des autorités administratives au niveau de la prévention

Le laxisme des autorités administratives peut s'analyser au niveau des visites techniques des véhicules d'une part et d'autre part au niveau des infrastructures et les agents de contrôle.

1- Des certificats de visites techniques sans visites techniques réelles

Il est regrettable de constater 44 ans après l'indépendance que le Cameroun ne puisse pas disposer des structures appropriées pour expertiser les véhicules qui rentrent sur le territoire national et s'assurer effectivement de leur bonne « santé technique ». Les certificats de visites techniques sont délivrés aux véhicules sans que ces véhicules soient présentés aux signataires desdits certificats. Ils constituent de simples droits au même titre

que les timbres. Il n'est donc pas surprenant de constater que certains propriétaires de véhicules épaves sollicitent et obtiennent des certificats de visite technique pour ces épaves ; ce qui n'est que déplorable.

Le Ministre des transports affirme avoir agréé deux sociétés qui ont pour objet d'effectuer les visites techniques des véhicules. Toutefois ces sociétés ne seront opérationnelles qu'à partir du mois de décembre 2004. En attendant, les compagnies d'assurances continuent d'enregistrer un nombre croissant d'accidents de la circulation dus au facteur matériel roulant.

2- Des infrastructures négligées et des agents de contrôle corrompus.

Le Ministère des Transports n'est que l'utilisateur des routes. Il constate les points accidentogènes et les soumet au constructeur qui est le Ministère des Travaux Publics. Lorsqu'on observe certaines infrastructures urbaines ou interurbaines, il y a lieu de se demander si le Ministère constructeur des routes mesure le danger des points accidentogènes qui lui sont indiqués. En effet, ces points ne sont pas souvent aménagés à temps sur certains axes routiers et se dégradent jusqu'à interruption de la circulation.

En attendant l'effectivité des chantiers annoncés par le gouvernement et relatifs à la réfection de certaines routes, « le facteur état de la route » continue de faire ses victimes.

S'agissant des agents des forces de l'ordre chargés des contrôles routiers, « la corruption de certains d'entre eux »³⁹ ne permet pas de lutter efficacement contre la fraude d'une part et contre les attitudes de certains conducteurs de véhicules d'autre part. En effet, posté à certains points des axes routiers urbains et interurbains, le rôle des forces de l'ordre consiste à s'assurer de la régularité des pièces des véhicules en circulation et des meilleures conditions de transport des personnes. Il est simplement lamentable de constater que ce contrôle se transforme en « une sorte de taxe » aux montants variables suivant les véhicules, payée par les

³⁹ Mathieu MEYENE ; Assurance automobile : le ver est dans le fruit ! dans ! l'Effort Camerounais précité.

conducteurs à ces agents, au mépris de la sécurité des personnes transportées. Comment la Prévention Routière peut elle avoir des résultats probants lorsqu'en exemple, des agents chargés de délester les véhicules en surcharge, encouragent plutôt celle-ci puisqu'ils perçoivent une quote-part sur les frais de transport payés par les voyageurs en surcharge ? Cette situation ne peut que continuer à augmenter le nombre de sinistres occasionnés par le facteur humain.

Dans le chapitre qui s'achève, nous avons procédé à l'analyse de l'effectivité du déséquilibre de la branche automobile. Ce déséquilibre constant se traduit par une production dont les primes ne suffisent jamais à supporter la charge des sinistres. Des solutions ont été proposées et appliquées en vue d'équilibrer la branche susvisée. Mais ces solutions se sont pour la plupart avérées inefficaces.

Il convient actuellement de se pencher sur la solution qu'est le POOL TPV qui, de façon certaine, à défaut d'entraîner l'équilibre de la branche automobile, améliorera tout au moins ses résultats.

CHAPITRE II - LE POOL TPV : UNE SOLUTION CERTAINE A L'AMELIORATION DES RESULTATS DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

L'analyse du déséquilibre de la branche automobile a permis d'observer un contraste entre la production, en baisse dans sa qualité et dans sa quantité, et le parc automobile sans cesse croissant. Par contre, au même moment, les accidents de la circulation sont plus fréquents et très sévères.

Après avoir constaté l'échec des solutions appliquées jusqu'à ce jour, le POOL TPV se révèle comme un début de solution au déséquilibre susvisé ; il serait même la solution s'il s'agissait d'un POOL AUTOMOBILE. N'étant cantonné qu'à la gestion des assurances des véhicules de transport public de personnes, le POOL TPV va certainement améliorer les résultats de la branche automobile en ayant un impact positif aussi bien sur la production (section I) que sur les sinistres (section II).

Section I : L'IMPACT DU POOL AU NIVEAU DE LA PRODUCTION

Le POOL TPV va permettre un accroissement de la production des TPV dans la quantité et une amélioration de sa qualité. Cette situation aura certainement des répercussions positives sur la production de la branche automobile. Mais pour ce faire, il faudra veiller au respect stricte des tarifs (paragraphe 1^{er}) et des autres mesures à rendre effectives (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un accroissement certain de la production par l'application effective des tarifs.

L'application effective des tarifs suppose au préalable une simplification de ceux-ci. Cette simplification nécessite une confection des tarifs TPV (A) associés au respect des autres prescriptions de souscription (B).

A- La mise sur pied des tarifs de responsabilité civile applicables aux VTM TPV

Il s'agit ici de définir dans un document distinct intitulé « TARIF DU POOL TPV » :

- Les différents véhicules qui rentrent dans la composition des TPV en l'occurrence les véhicules de catégories 4, les « opeps » et les « ben-skin »⁴⁰
- De reporter dans ce document les dispositions de l'arrêté N° 00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 (fixant les tarifs d'assurance de responsabilité civile applicables aux véhicules terrestres à moteur), du moins pour ce qui est des articles qui régissent l'assurance des véhicules ci-dessus définis, hors mis les "opeps" et les "Ben-skin"
- S'agissant de ces derniers, leur tarif devra être revalorisé.

En effet, de nombreux véhicules effectuent le transport clandestin alors qu'ils sont assurés en usage 1. Il faudrait, à défaut de leur appliquer le tarif de la catégorie IVA, créer un tarif intermédiaire entre ceux des usages 1 et IVA auquel ils seront soumis.

De même, s'agissant des motos-taxis (usage V bis), leur tarif mérite une revalorisation de l'ordre de 100%. En fait, la prime annuelle d'une motocyclette de 125 cm³ à usage personnel (catégorie VA) est de 17 690 F/CFA. La prime de la même moto en usage V bis (moto-taxi) est de 20 316 F/CFA ; soit une différence de 2 626 F/CFA⁴¹ qui ne tient pas compte de la grave sinistralité de ces engins.

Par ailleurs, la couleur des attestations des TPV doit rester différente de celle des attestations d'assurance des autres catégories de véhicules.

La mise sur pied des tarifs applicables aux VTM TPV sera sans effet si les autres mesures de souscriptions ne sont pas respectées.

⁴⁰ Les "Opeps" et les "Ben-skin" ont été définis dans les véhicules concernés.

⁴¹ Source : Service de production ACTIVA ASSURANCES S.A.

B- Le respect des autres prescriptions liées au tarif

Il s'agit particulièrement du paiement au comptant des primes et de la suppression des réductions fantaisistes.

1- Le paiement au comptant des primes

Les membres du POOL TPV devront s'obliger à respecter cette prescription de l'article 6 alinéa 4 de l'arrêté susvisé aux termes duquel « il ne doit jamais être délivré d'attestation pour une durée de temps supérieure à celle qui correspond à la fraction de prime annuelle effectivement payée au comptant par l'assuré ».

En effet, le texte ci-dessus a pour but d'instituer la souscription obligatoire et au comptant des assurances de courte périodes, lorsque le souscripteur ne dispose pas des sommes suffisantes pour souscrire au comptant une police d'assurance annuelle. Cette mesure va permettre d'éviter les arriérés de primes, corollaire des souscriptions à crédit, qui sont une entrave sérieuse à la constitution des provisions. De même, la trésorerie des sociétés d'assurances sera plus abondante et liquide. La suppression des réductions fantaisistes pourra également contribuer à cette abondance de liquidité.

2- La suppression des réductions fantaisistes

Il s'agira ici de ne plus constituer des flottes artificielles auxquelles sont subordonnées des réductions illégales qui entament substantiellement l'assiette de la production. En effet, l'article 11 alinéa 3 de l'arrêté n°00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 susvisé dispose que « les réductions ne peuvent, en aucun cas, être consenties aux véhicules des catégories IV (transport public de voyageurs), V bis (moto-taxis)... »

En tout état de cause, le POOL TPV devra veiller à l'application stricte des tarifs dans tous ses aspects (zone géographique de circulation hormis les véhicules de catégorie 4B, les caractéristiques du conducteur habituel et les caractéristiques du véhicule notamment le nombre de places, la puissance fiscale, la source d'énergie) et procéder aux redressements de primes

nonobstant d'autres sanctions à appliquer en cas de violation des prescriptions ci-dessus énumérées.

En plus de la mise sur pied d'un tarif spécifique aux véhicules affectées au transport public de personnes, d'autres mesures à rendre effectives sous l'impulsion du POOL TPV, mériteront d'être prises.

Paragraphe II : D'autres mesures à rendre effectives

Parmi d'autres mesures à rendre effectives par le POOL TPV ou sous son influence, on peut noter la surveillance des portefeuilles afin de limiter la migration accrue des véhicules d'un portefeuille à l'autre. Il faudra par ailleurs rappeler l'obligation d'assurance automobile, raviver les contrôles et sanctionner les contrevenants à cette obligation. Par ailleurs, il faudra surtout veiller à la formation effective des intermédiaires (A) ; instituer d'autres garanties obligatoires (B) et réduire les cessions en réassurance (C)

A- La formation effective des intermédiaires

La plupart des intermédiaires opérant sur le marché camerounais satisfont aux conditions d'honorabilité et de garantie financière, il en est autrement de la capacité professionnelle. En effet certains d'entre eux arrivent aux assurances sans avoir réellement la capacité professionnelle exigée par l'article 508 alinéa 3 du code CIMA. En réalité, s'agissant du diplôme requis, le code CIMA ne cite pas nommément les diplômes nécessaires. « Cette formulation présente l'avantage de donner à la commission de contrôle des assurances la possibilité de se positionner et notamment d'être plus ou moins exigeante en fonction des données en présence. »⁴² Il faudra alors que sur l'impulsion du POOL TPV, la formation des intermédiaires d'assurance soit effective. A cet effet l'application des articles 514 et 515 du code CIMA s'avère indispensable.

La formation des intermédiaires d'assurance constitue un pas dans la lutte contre la fraude orchestrée par certains d'entre eux. En fait, ils pourront désormais comprendre l'objet et le bien fondé de

⁴² Zacharie YIGBEDEK : Les nouvelles conditions d'exercice de la profession d'intermédiaires d'assurance sous le régime du code CIMA ; Juridis Périodique n°33 page 91

l'assurance en général et de l'assurance automobile en particulier. L'amélioration de la production passe également par l'institution d'autres garanties obligatoires.

B- L'institution d'autres garanties obligatoires

Dans le souci d'améliorer la production automobile d'une part et de satisfaire à certains besoins des assurés d'autre part, il s'avère nécessaire d'instituer à côté de la responsabilité civile deux autres garanties obligatoires. Il s'agit de la défense-recours et du remboursement anticipé.

1- La défense-recours

L'assurance défense recours se compose d'une garantie défense et d'une garantie recours .

En vertu de la garantie défense, l'assureur s'engage à pourvoir à ses frais à la défense de l'assuré devant les tribunaux répressifs lorsqu'il fait l'objet des poursuites pour infraction aux règles de la circulation ou pour imprudence et blessures involontaires, à l'occasion de la mise en circulation du véhicule assuré. Dans le cadre d'une telle procédure, la compagnie d'assurance prend en charge les frais de justice et les honoraires d'avocat.

Au titre de la garantie recours, l'assureur s'engage à exercer à ses frais toutes les actions amiables ou judiciaires de nature à permettre l'obtention par l'assuré, de la réparation des préjudices corporels ou matériels qu'il a subi, de même que ceux subis par son véhicule ou les personnes transportées à l'intérieur de celui-ci.

L'assureur prend notamment en charge au titre de cette garantie les frais de justice, les honoraires d'enquête, d'expertise, d'avocats et les frais d'assistance à l'expertise médicale.

Il convient de noter que la défense-recours est déjà appliquée de façon automatique par certaines compagnies d'assurances, au même titre que la garantie de la responsabilité civile. Il faudra donc

généraliser cette pratique en la rendant obligatoire pour l'assurance des TPV mais surtout en définissant le taux à appliquer. Ce taux devra également être défini pour la garantie remboursement anticipé.

2- La garantie remboursement anticipé

Par cette garantie, l'assureur s'engage à rembourser à l'assuré les frais de réparation de son véhicule non couvert en assurance dommages, sans attendre l'aboutissement du recours exercé auprès de l'adversaire responsable.

Pour que le remboursement anticipé puisse être possible, il faudra que le tiers existe, qu'il soit identifié, qu'il soit garanti par une société d'assurances agréée et solvable conformément au code CIMA. Il faudra par ailleurs que la mise en cause soit servie à l'assureur du tiers contre récépissé comportant les références de la déclaration d'accident du tiers. Il faudra que la responsabilité de ce dernier soit établie et que sa compagnie confirme cette responsabilité.

Le montant de la garantie ainsi que les obligations de l'assuré ne peuvent être développés dans le cadre de cet exposé pour des besoins de concision ; tel n'est pas le cas des cessions en réassurances.

C- L'amenuisement des cessions de primes aux réassureurs.

La mise en commun des risques de transport public de personnes au sein du POOL TPV suppose en soi une sorte de coassurance. En effet, dans le cadre du fonctionnement de ce groupement, il va s'agir de payer les sinistres sur l'ensemble de la production cédée par ses membres et de partager le résultat entre eux. De ce qui précède, il y a lieu d'observer que chaque véhicule assuré par un membre du pool bénéficie de ce fait d'une coassurance tacite des autres membres du POOL.

Il va de soi, compte tenu de la coassurance tacite susdite, que les cessions des primes aux réassureurs puissent être amenuisées et suffisamment étudiées.

Dans la section dont les développements tirent à la fin, nous avons constaté que le POOL TPV aura un impact positif sur la production de la branche automobile. En effet celle-ci sera améliorée en quantité et en qualité à cause de l'assainissement de la gestion des TPV par le POOL.. Actuellement, nous allons analyser l'impact de ce POOL sur les sinistres.

Section II – L'IMPACT DU POOL TPV SUR LES SINISTRES

Le meilleur fonctionnement du POOL TPV permettra inexorablement de réduire en nombre et en sévérité les sinistres causés par les véhicules terrestres à moteur de transport public de personnes. Cet amenuisement des sinistres des TPV aura certainement des répercussions positives sur l'ensemble des sinistres de la branche automobile. En somme, l'incidence du POOL TPV sur les sinistres va se matérialiser par une diminution de leur nombre (paragraphe 1) et de leur charge (paragraphe 2).

Paragraphe I : Une réduction inexorable du nombre des sinistres

Pour aboutir à l'amenuisement du nombre des sinistres occasionnés par les TPV, le POOL va s'appesantir sur des mesures préventives (A). Toutefois, compte tenu du caractère aggravé du risque motos-taxis, des dispositions spécifiques devront leur être appliquées (B).

A- L'intensification des mesures de prévention

Parmi les mesures préventives incontournables que devra instaurer le POOL TPV, figure en premier lieu l'effectivité des visites techniques, suivi du droit de regard dans la délivrance des permis de conduire, puis de la collaboration entre le POOL et le Ministère des Transports en vue d'une meilleure organisation de la Prévention Routière. Cependant, ces mesures viendront se greffer à la clause bonus/ malus qui devra désormais être effective.

1- L'effectivité de la clause bonus/malus

C'est en effet dans le souci d'encourager l'assuré qui n'aura pas eu de sinistre engageant sa responsabilité civile au cours de l'année d'assurance que les tarifs prévus par l'arrêté n° 0038/MINEFI / DCE /A du 16 novembre 1994 visé plus haut ont institué une bonification pour non sinistre(BNS). De même, ces tarifs prévoient une sanction contre l'assuré qui, au cours de l'année d'assurance aura causé des sinistres engageant sa responsabilité.

Il ne s'agit plus de revenir ici sur les modes de calcul du bonus ou du malus⁴³, mais de démontrer qu'il s'agit d'une mesure visant à prévenir les sinistres. En fait, dans la crainte de se voir appliquer une majoration (malus) ou dans l'aimable souci de bénéficier d'une réduction(bonus), les assurés pourront prendre davantage de précautions lors de la conduite de leurs véhicules.

Le POOL TPV devra rendre obligatoire l'application des bonus/malus et non d'en faire une simple faculté comme l'indique l'arrêté susvisé en son article 8 qui, s'agissant du malus dispose dans ses premières lignes que « les compagnies d'assurances sont libres d'appliquer sur les tarifs en annexe des majorations tenant compte du taux de sinistres de l'assuré au cours des derniers exercices pour un même véhicule. »

Pour assurer le respect de la clause susmentionnée, le POOL TPV devra tenir dans ses services, un registre de statistiques faisant ressortir la sinistralité de chaque police de TPV. Ce registre lui permettra de s'assurer que les sociétés d'assurances appliquent effectivement la clause, et de procéder au redressement des primes nonobstant d'autres sanctions en cas de non respect de ladite clause. Les sanctions devront également être appliquées au non respect de l'effectivité de la visite technique.

2- La systématisation des visites techniques

Aucun véhicule, de TPV ne devra plus être assuré sans qu'il n'ait présenté une attestation de visite technique. Il ne devra plus s'agir d'une simple formalité administrative comme par le passé, mais

⁴³ modes de calculs déjà vus dans l'étendue des solutions préexistantes(opcit)

d'un certificat sanctionnant une visite technique effectuée par un organisme agréé, et reconnu par L'Etat au sein duquel le POOL TPV sera représenté par un de ses agents. Ce dernier aura pour tâche principale de viser tous les certificats de visites techniques des véhicules de TPV. Ce visa permettra de confirmer que le véhicule à assurer a effectivement été examiné.

Le Ministère des Transports ayant déjà agréé deux sociétés qui devront procéder aux visites techniques en principe à partir de décembre 2004, il faudra que le POOL TPV puisse se rapprocher de ce ministère en vue de son intégration dans ces sociétés. Il en sera de même pour ce qui est de la délivrance des permis de conduire.

3- Une participation à la commission de l'examen des permis de conduire

La coopération entre le Ministère des Transports et le POOL TPV sera également indispensable afin que ce dernier puisse faire partie de la commission de l'examen des permis de conduire. En effet, le ministère susvisé a déjà entrepris certaines réformes fondamentales relatives à l'organisation de l'examen des permis de conduire. C'est ainsi par exemple que désormais seuls les candidats présentés par les auto-écoles pourront être autorisés à subir les épreuves du permis de conduire. Les candidats indépendants seront donc exclus de ces examens⁴⁴

4- D'autres implications dans la Prévention Routière

La participation du POOL TPV à la gestion des visites techniques et à l'organisation de l'examen des permis de conduire fait déjà partie de l'implication dans la Prévention Routière. Cependant, d'autres mesures seront envisagées dans ce cadre et le POOL devra y être associé : Ce sera le cas par exemple du délestage des véhicules en surcharge, de l'éducation des conducteurs ou de la pratique des alcootests. IL faudra toutefois compter sur la rigueur des agents de la police ou de la gendarmerie, associés à la mise en œuvre des mesures de la Prévention Routière ci-dessus analysées. Cette rigueur sera également requise

⁴⁴ Source Ministère des Transports

lorsqu'il faudra procéder au contrôle des motos-taxis pour lesquels des mesures spécifiques s'avèrent indispensables.

B- Des dispositions spécifiques relatives aux motos-taxis

Les motos-taxis constituent de nos jours un mal nécessaire pour certaines communautés urbaines de la République du Cameroun⁴⁵. En marge de leurs tarifs d'assurance qui doivent être revalorisés, d'autres mesures spécifiques méritent d'être prises, sous l'impulsion du POOL TPV. Certaines de ces mesures portent sur le facteur routier alors que d'autres concernent le facteur humain.

1- Un aménagement des aires spécifiques de circulation

Afin d'amenuiser le nombre de sinistres dans lesquels sont impliqués les « ben-skin », il s'avère nécessaire de leur aménager des aires spécifiques de circulation et des points de ramassage appropriés. En effet, ces aires de circulation pourront être constituées de deux voies de circulation proches des trottoirs avec une largeur de 100cm environ. Par ailleurs l'aménagement des points de ramassages permettra d'éviter de nombreux embouteillages causés dans certains carrefours, le long des routes et sur les trottoirs. Aux endroits précités, les motos-taxis stationnent aux mépris des autres usagers de la route et des piétons. Les routes urbaines pourront donc avoir après l'aménagement sus évoquée une nouvelle configuration.

2- Des mesures de sécurité pour les conducteurs et les passagers.

Parmi les mesures relatives à la protection des conducteurs de « ben skin » et des personnes qui y sont transportées, figure en premier lieu le port obligatoire du casque. En effet, les conducteurs et les passagers devront désormais porter le casque. Cette mesure permettra de limiter les cas de traumatismes crâniens qui constituent au moins 78 % des victimes corporelles des accidents causés par le motos.

⁴⁵ Les motos-taxis ;une cause aggravée(opcit)

Ensuite, tous les conducteurs devront être « éduqués » et astreints à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie A.

Enfin, toutes les moto-taxis devront être immatriculées et peintes en une couleur unique – verte par exemple – comme c'est le cas des taxis de ville. Cette mesure permettra de distinguer les motos à usage personnel de celles à usage de taxi.

Les mesures susvisées sont pour la plupart en étude au Ministère des Transports qui a déjà entamé des séances de sensibilisation avec les syndicats des moto-taxis. Il faudra que le POOL TPV puisse apporter son appui à cette démarche ainsi que ses suggestions pour une meilleure réglementation de la profession des moto-taxis. Cette réglementation permettra tout en réduisant le nombre de sinistres, de diminuer également leurs charges.

Paragraphe II : Une diminution effective de la charge des sinistres

La diminution de la charge des sinistres constitue d'une part une conséquence de la chute du nombre des sinistres. Mais d'autre part cette diminution pourra également résulter d'un meilleur règlement des sinistres et au bout du compte c'est le rapport S/PA qui se trouvera amélioré.

A- Un meilleur suivi de l'instruction et du règlement des Sinistres

Le POOL TPV devra davantage insister sur les modalités de transmission des procès verbaux de constat d'accidents par les autorités de maintien de l'ordre. En effet il faudra que les délais prévus à cet effet soient respectés. Toutefois, le règlement d'un sinistre devra varier en fonction de sa nature.

1- Les sinistres matériels

Le règlement des sinistres matériels ne devrait pas en principe poser un problème majeur. Le POOL devra tout simplement veiller à ce que l'instruction des dossiers soit faite sans dilatoire. Pour faciliter la tâche aux assurés, il devra impulser la vulgarisation du

constat amiable et sensibiliser puis éduquer ceux-ci à leur utilisation. Les sinistres devront être bien provisionnés, qu'il soient matériels ou corporels.

2- Les sinistres corporels

Les sinistres corporels sont ceux dont la charge est plus importante compte tenu des différents chefs de préjudices indemnisables. Heureusement l'intervention du code CIMA en droite ligne avec l'ordonnance N°89/005 du 13 décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation et son décret d'application N°90/1197 du 03 août 1990,⁴⁶ a permis de réduire les indemnités jadis accordées aux victimes ou à leurs ayants droit sous l'égide du droit commun de la responsabilité. Cette réduction des indemnités a déjà permis une diminution considérable de la charge des sinistres.

En effet, l'évaluation de certains préjudices semble dérisoire et fait la part belle aux assureurs.⁴⁷ Ceux-ci devraient en profiter pour soigner leur image en procédant à une meilleure instruction des dossiers des sinistres corporels notamment en prenant en charge les blessés dès la survenance du sinistre. Si certaines compagnies le font, la plupart tardent à suivre le pas ; le POOL TPV devra veiller à ce que cette obligation contractuelle soit respectée par tous. Le respect de cette dernière prescription en même temps que les autres obligations contractuelles par les parties (assureurs et assurés) aura une conséquence sur le rapport sinistres à primes acquises.

B- Une amélioration conséquente du rapport sinistres à primes

Dans les développements précédents, il a été constaté que le POOL TPV permettra une amélioration quantitative et qualitative de la production des TPV. Il permettra en même temps une réduction considérable des sinistres aussi bien dans leur nombre que dans leur sévérité. De toute évidence, le rapport des sinistres ainsi

⁴⁶ L'ordonnance N° 89/005 du 13/12 1989 et son décret d'application N° 90/1197 ont été abrogés par le code CIMA.

⁴⁷ NGOUH Félix : La Mise en Œuvre du Nouveau Droit Camerounais des Accidents de la Circulation, Mémoire de Maîtrise en Droit Privé 1990-1991.

réduits, sur les primes acquises de la sous catégorie des TPV, incorporé à celui de l'ensemble de la branche automobile aura un impact positif sur ce dernier. La meilleure gestion du POOL TPV pourra permettre à moyen terme une réalisation des bénéfices dans la sous catégorie des TPV ; or c'est le résultat de cette sous catégorie qui aggrave le déséquilibre de la branche automobile. Il s'en suit qu'en y réalisant les bénéfices, il pourra en être de même pour les autres sous catégories . On pourra alors aboutir au moins à un équilibre de la branche automobile, pourvu que la rigueur à observer dans la gestion des TPV soit également observée dans celle des autres sous catégories.

L'équilibre de la branche automobile peut bien être réalisé sur le marché camerounais en passant par un résultat technique positif dans la gestion de la sous catégorie des TPV. Lorsqu'on se réfère à certaines données du POOL TPV du Sénégal, on constate que le rapport S/PA de la sous catégorie des TPV était de 86,85 % à la création de ce POOL en 1998. Ce rapport en 2002 est passé à 51,34 %. Par ailleurs, son compte d'exploitation cumulé affichait au cours de la même année un solde créditeur de 3 778 444 070 /CFA*. Cette expérience du POOL sénégalais permet de conclure que l'automobile en général et les TPV en particulier ne constituent pas des risques dont les résultats techniques sont voués à être toujours négatifs. Nous pensons qu'il est impérieux que le Cameroun s'engage sur la voie du POOL TPV, les résultats ne seront pas certainement négatifs à moyen terme.

* Point :l'expérience du POOL TPV sénégalais de 1998 à 2002 ;quelles caractéristiques transférer dans la gestion des autres risques automobiles ? par M MOUHAMADOU NOBA – ex Directeur Général du POOL TPV.

CONCLUSION GENERALE

Assainir la Gestion de la branche automobile et parvenir à y faire des bénéfices est une opération qui ne constitue pas une chimère. En effet, le POOL TPV est actuellement sur le marché camerounais des assurances, la solution la plus efficace au déséquilibre de la sous-catégorie TPV et partant de la branche automobile toute entière.

Au cours des développements qui précèdent, nous avons précisé que la mise en place de ce groupement doit être faite par les sociétés d'assurances camerounaises sous l'impulsion de l'Etat. Toutes les compagnies d'assurances qui souscrivent l'automobile seront tenues d'y adhérer au même titre que l'Etat qui devra en être membre. Cette mise en place devra être précédée d'une forte campagne de sensibilisation.

La forme Juridique convenable au POOL TPV du Cameroun est le Groupement d'Intérêt Economique, qui présente des avantages indéniables. En effet, il bénéficie d'une exonération fiscale, peut être constitué sans capital social, est moins contraignant par rapport à la société et plus efficace que l'association.

S'agissant de son fonctionnement, il devra comprendre sur le plan administratif quatre organes principaux en l'occurrence, le Conseil de Direction, le Directeur Général, le Comité Technique, et le Comité de Contrôle. Sur le plan technique, le POOL TPV devra fonctionner comme un organe de régulation de la production et des sinistres à mettre en commun et dont les résultats seront partagés entre ses membres au prorata de la production cédée.

Le POOL TPV prendra des mesures appropriées en vue d'améliorer en quantité et en qualité la production des TPV. En même temps il devra en édicter d'autres dans l'optique de réduire la charge des sinistres, notamment des mesures tel que la prévention routière. L'amélioration de la production et la diminution

considérable de la charge des sinistres permettront d'avoir un résultat technique amélioré. L'incorporation de ce résultat à celui de la branche automobile aura un impact positif sur ce dernier. On pourra au bout du compte parvenir certainement à un équilibre de la branche automobile et même à y faire des bénéfices à moyen terme.

Toutefois, cette architecture précieuse qu'est le POOL TPV ne pourra tenir ses promesses qu'en fonction de la volonté sincère de tous les intervenants et chacun à son niveau :

* L'Etat devra impulser sa création ce d'autant plus qu'il est de son devoir d'assurer la sécurité des personnes et de leurs biens, même lorsque ces personnes sont en train de se déplacer. Par ailleurs, l'assurance est une institution qui soutient l'Etat aussi bien au niveau social que sur le plan économique ; il s'avère donc indispensable d'y veiller à la sécurité des transactions pour le meilleur intérêt de toutes les parties.

* Les sociétés d'assurances devront s'investir ensemble en toute transparence et en étroite collaboration car il en va de l'image de la profession toute entière. En effet, ce sera aussi l'occasion pour certaines compagnies de ne plus s'abstenir de souscrire les TPV et de cesser de considérer ces risques comme des sinistres à assurer.

* Il devra avoir une franche et étroite collaboration entre le POOL TPV et le Ministère des Transports en vue d'une meilleure mise en œuvre de certaines mesures et notamment la Prévention Routière, les visites techniques et les examens en vue de l'obtention des permis de conduire. Le Ministère des Travaux Publics ne devra pas rester en marge de toute cette mouvance d'autant plus qu'il est le constructeur des routes, les TPV n'en étant que les utilisateurs. Il faudrait donc, à défaut de construire de nouveaux axes routiers, préserver les acquis en veillant à l'entretien de ceux déjà existants.

* Les intermédiaires devront résolument tourner le dos à la fraude et aux « petites combines » et faire preuve de professionnalisme.

* Le ministère de tutelle et notamment la Direction des Assurances du Ministère de l'Economie et des Finances devra s'abstenir de toute complaisance et veiller au respect de la réglementation dans le noble souci des intérêts des assurés et des bénéficiaires des contrats.

* Enfin les services de Police et de Gendarmerie devront prendre conscience de l'importance du rôle qui est le leur dans la conduite des investigations et dans la répression des infractions tels que la violation de l'obligation d'assurance automobile, les fraudes en assurance ou les comportements irresponsables sur la route, de certains chauffeurs. Les agents de la Police et de la Gendarmerie devront par conséquent tourner le dos au rançonnement des usagers de la route. En effet ils devront comprendre qu'à chaque fois qu'ils auront perçu « 500 F ou 1000 F/CFA » pour laisser circuler un véhicule qui n'est pas assuré, ou en un mot qui n'est pas en règle, ils seront par ce geste, en train d'œuvrer énergiquement à la destruction de l'institution de l'assurance automobile qui est une obligation pour tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule terrestre à moteur. Par ailleurs, à travers ce même geste, ils seront en train de travailler en faveur des sinistres potentiels qui laisseront sur le carreau de nombreuses victimes malheureuses qui ne pourront pas être prises en charge par une société d'assurances parce que les véhicules en cause n'étaient pas assurés. Cette situation sera encore très lamentable d'autant plus que le Cameroun ne dispose pas encore d'un Fonds de Garantie Automobile.

En somme, les agents de la Police et de la Gendarmerie seront au carrefour de l'assainissement de l'assurance des TPV et de l'automobile en général. En effectuant simplement leur travail, ils permettront au POOL TPV d'aboutir au résultat escompté, pour l'intérêt de toutes les parties impliquées directement ou indirectement dans la gestion des véhicules terrestres à moteur.

Au regard de toutes les recommandations susvisées, le POOL TPV sera réalisable sans difficulté aucune. Cette « belle architecture » devra recevoir le meilleur accueil de toutes les sociétés d'assurances camerounaises.

Cependant, créer un POOL AUTOMOBILE constitue l'idéal en vue d'un assainissement de l'ensemble de la branche automobile. Toutefois, la mise sur pied d'un tel POOL pourrait être l'œuvre la plus difficile à réaliser. En effet, la difficulté réside dans le fait qu'il s'agira pour la plupart des compagnies de mettre en commun la quasi totalité de leur chiffre d'affaires dans la mesure où leur portefeuille est composé au moins à 87% de l'automobile. Mais ce sacrifice ne vaudrait-il pas la peine ? Nous pensons que la réponse est plutôt affirmative.

A N N E X E S

STATUTS DU POOL TPV

Article 1 : **Forme et Dénomination du Pool**

Il est formé entre les Sociétés d'Assurances Sénégalaises agréées pour la pratique des Opérations d'Assurances Automobile signataires des présents statuts et règlement ou celles qui adhéreront par la suite, une association régie par le Code des Obligations Civiles et Commerciales, sous l'appellation de :

« Pool TPV »

Article 2 : **Objet du Pool**

Le Pool a pour objet :

- a) De répartir entre ses Membres, après mise en commun, les Risques d'Assurances Automobile de Transport Public de Voyageurs mentionnés à l'article 31 du Tarif Automobile officiel, y compris les véhicules de transport de touristes.
- b) D'organiser la participation des membres à tous travaux d'informations, d'études et d'établissement de statistiques
- c) De favoriser la mise en œuvre de toutes dispositions utiles susceptibles de sauvegarder l'intérêt commun des membres.

En outre le Pool pourra effectuer toutes opérations nécessaires pour la réalisation des buts poursuivis.

Article 3 : **Siège**

Le Siège Social est fixé au 6, Avenue Léopold Sédar SENGHOR Dakar.

Il peut être transféré dans les limites du Territoire de l'Etat du Sénégal, par décision du Conseil de Direction qui modifie les statuts en conséquence.

Article 4 : Administration et Fonctionnement du Pool

a) Le Conseil de Direction

Il est composé des Directeurs Généraux des Sociétés Membres.

Doté des mêmes attributions qu'une Assemblée Générale, le Conseil a pleins pouvoirs en matière de Gestion et d'organisation du Pool.

A ce titre, il adopte ou modifie le Règlement Intérieur, approuve les Budgets et les Comptes, nomme le Directeur et met fin à ses fonctions, statue à la majorité simple des voix et en dernier ressort de toute question relevant de la vie du Pool.

Il se réunit au moins une fois par mois.

Le Conseil élit en son sein, à la majorité des voix, un Président et un vice Président pour un mandat de deux (2) années renouvelables.

En cas d'absence de candidature, le Président et le Vice Président sont désignés par consensus, sauf refus formel des intéressés.

b) Le Comité Technique

Il est composé de Responsables des Départements Auto des sociétés membres et comprend deux (2) Commissions.

- 1) **Une commission Production** qui statue sur les conditions de souscriptions en cas de contestations ;
- 2) **Une Commission de Règlement des Sinistres** qui statue sur les Sinistres Réglés, autorise le Règlement des sinistres dans les conditions prévues à l'article 13 du Règlement Intérieur, définit les règles d'évaluation des ouvertures et des suspens. Elle se réunit deux (2) fois par mois.

c) Le Comité de Contrôle

Il est composé de deux (2) Cadres Contrôleurs de Gestion des sociétés membres choisis par le Conseil de Direction.

Ce Comité est chargé de contrôler la Gestion et les Etats Financiers de l'Association.

d) Le Directeur

Il assure dans le cadre de ses pouvoirs, la gestion quotidienne du Pool. Il prépare les réunions du Conseil de Direction, et du Comité Technique, vérifie les Bordereaux et les Comptes de Rétrocession, verse les Cotisations de la Nouvelle Prévention Routière.

Il préside les réunions du Comité Technique.

Article 5 : Adhésion

Toute Société d'Assurances agréée pour pratiquer dans la République du Sénégal des Opérations d'Assurances Automobile est, de droit, Membre du Pool TPV. Toutefois l'adhésion d'un nouveau membre produit ses effets qu'à compter de la date de signature du document entérinant sa qualité de membre.

Article 6 : Retrait

Le retrait d'une Compagnie du Pool ne pourra être prononcé qu'après le retrait d'agrément de cette Compagnie.

La participation laissée libre, étant automatiquement répartie entre les membres restants selon la formule de répartition prévue au Règlement Intérieur.

Article 7 : Engagement

Chaque membre est tenu de respecter la présente convention et les documents annexés, et a le droit de faire appel au concours du Pool pour des Opérations entrant dans son objet.

Article 8 : Documents annexés à la présente Convention

La présente Convention est complétée par les documents ci-après :

- ♦ un Règlement Intérieur

- ◆ un Tableau de Règles de Souscriptions
- ◆ un Tableau des Règles d'Evaluation des Sinistres à l'ouverture et en suspens
- ◆ un Tableau des Règles de Comptabilisation des Opérations de Cession, de Rétrocession et d'Inventaire
- ◆ un Tableau du Plan de Réassurance
- ◆ Les Mécanismes de Gestion des Comptes Bancaires ouverts au titre de la Réserve de Garantie et de la Nouvelle Prévention Routière

Article 9 : Durée

Le Pool est constitué pour une durée indéterminée à compter du 27 Juillet 1998.

Article 10 : Liquidation - Dissolution - Formalités

a) En cas de dissolution décidée par le Conseil de Direction, la liquidation sera faite par les soins du liquidateur nommé à cet effet par le Conseil et qui jouira des pouvoirs les plus étendus.

b) Le Solde de Liquidation est partagé entre les membres suivant la répartition prévue par le Règlement Intérieur.

c) Pour l'exercice des présentes, et pour toutes difficultés, les membres du Pool attribuent juridiction exclusive aux Tribunaux Compétents de Dakar et font élection de domicile au Siège du Pool où tous actes judiciaires leur seront valablement signifiés.

d) Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présents pour effectuer tous dépôts et toutes communications prévus par la loi.

Article 11 : Membres Fondateurs

<u>Membre</u>	<u>Adresse</u>	<u>Prénom & Noms</u>	<u>Nationalité</u>	<u>Qualité</u>	<u>Signature</u>
Assurances Générales Sénégalaise (AGS)	43, A. A.SARRAUT	M. Ibrahima CISSE	Sénégalaise	Administrateur Provisoire	
Assurance Sécurité Sénégalaise (ASS)	Rue Le DANTEC x P. MILLION	Mbacké SENE	Sénégalaise	Directeur Général	

BIBLIOGRAPHIE

I- OUVRAGES GENERAUX

- 1- YEATMAN (5) Manuel International de l'Assurance ; Economica
- 2- MAZEAUD (H.L. et J.O.) : Leçon de Droit Civil , obligations, Théories Générales T₂ 4^e Edition
- 3- SAVATIER ® : Traité de la Responsabilité Civile T₂ 2^e Edition
- 4- POUGOUE (P.G) ; ANOUKAHA (F) NGUEBOU (5) : Le Droit des Sociétés Commerciales et du Groupement d'Intérêt Economique OHADA ; Collection Droit uniforme.
- 5- L'Assurance, Théorie, Pratique, Comptabilité : Collection de l'Ecole nationale d'Assurances Tome II.

II- OUVRAGES SPECIFIQUES

- 1- YIGBEDEK (Z) : L'Assurance Automobile ; Théorie et pratique 1^{ère} Edition
- 2- LANDEL (J), PECHINOT(J) : L'Assurance Automobile : Pratique de la souscription et du Règlement des Sinistres. L'Argus.
- 3- KUEMD (M) ; Accidents de la circulation : Préjudice – Réparation Edition SOPECAM

III- MEMOIRES

- 1- THIAW (M.M) ; Réflexions sur les causes et Tentatives de Résorption du déficit de la Branche Automobile au SENEGAL DESSA 2000-2002 6^e Promotion 1984
- 2- LIMAN BAWADA (N) ; Etude Contributive sur la Mise en place du FGA DESSA 2000-2002 15^e Promotion
- 3- OUSMANE SY ; Les Mesures d'Accompagnement visant à Rééquilibrer la Branche Automobile au SENEGAL. DESSA
- 4- NGOUH (F) ; La Mise en Oeuvre du Nouveau Droit Camerounais des Accidents de la circulation. Année Académique 1990-1991 Université de Yaoundé.

IV- Articles

1- NYAMA (J.M.) ; Le Groupement d'Intérêt Economique et le Droit Camerounais de la concurrence. Juridis Périodique n°26

2- YIGBEDEK (Z) . Le code des Assurances des Etats Membres de la CIMA (livre V) les Agents généraux, courtiers et autres Intermédiaires d'Assurance et de Capitalisation) commentaire juridis périodique n°33

3- MEYEME (M) ; Assurance Automobile, le ver est dans le Fruit !

- NDOUMOU (S) ; Les Petites Combines de l'Assurance Automobile

- TOYUM (P) ; Quand les Assurances combattent en Rangs dispersés

L'Etat camerounais n°324 du 18 février au 02 mars 2004

4- NEPON (P.V) ; Le Règlement des Sinistres au Cameroun : un casse-tête Chinois pour les Assurés et Victimes d'Accidents...Assur Média n° de lancement du 30 avril 1997

5- NGOBA (J) ; Assurance et Développement : un défi pour le continent africain ; le Droit du citoyen N°001

6- NKOUENDJIN YOTNDA (M) ; un mort qui rapporte 198 millions. Les Compagnies d'Assurances en Péril. Revue Penant 95e année n°788-789 de juillet à décembre

V- Textes

1- Code CIMA

2- Code Communautaire de la Route (CEMAC)

3- Droit et Libertés, Edition SOPECAM, décembre 1990

4- Ordonnance camerounaise n° 89/005 du 13 décembre 1989 Relative à l'Indemnisation des Victimes d'accidents de la circulation et son Décret d'application n° 90/1197 du 3 août 1990

5- Ordonnance n° 95/003 du 17 août 1995 Portant Statut général des Entreprises du Secteur Public.

6- Arrêté n° 003964/A/MTP du 23 juin 1991 Portant Réglementation du Permis de conduire.

7- Arrêté n° 00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 fixant les tarifs d'Assurance de Responsabilité civile Applicables aux véhicules Terrestres à Moteur.

TABLE DES MATIERES

Remerciements

Dédicace

Table des abréviations

Sommaire

INTRODUCTION GENERALE1

PREMIERE PARTIE : LA MISE EN PLACE DU POOL TPV.....8

CHAPITRE I : LA FORME JURIDIQUE DU POOL TPV.....10

SECTION I : UNE OPTION ENTRE LES FORMES SOCIETE,
GIE ET ASSOCIATION.....10

Paragraphe 1 : Analyse générale des formes juridiques..... 11

A- Du point de vue de la constitution 11

1- La formation d'une association..... 12

2- La constitution d'une société et d'un GIE12

a- Les conditions générales de constitution..... 12

i- Les conditions de fond du contrat de société ou du GIE.....13

ii- Les conditions de forme.....14

iii- Les sanctions de l'inobservation des conditions de constitution
des sociétés14

b- Les conditions spécifiques de constitution..... 15

i- La variété des apports15

ii- Le capital social 16

B- Du point de vue de la finalité17

1- Un rapprochement entre association et GIE17

2- La spécificité de la finalité sociale18

i- La vocation aux bénéfices, économies et pertes.....18

ii- La participation des associés aux bénéfices et aux pertes18

iii- L'affectio societatis19

C- Du point de vue de la personnalité juridique 19

1- Le régime juridique de la personnalité morale20

2- La force de la personnalité morale de la société par rapport à
celle de l'association.....21

Paragraphe 2 : Analyse particulière des formes sociales22

A- Les sociétés à capital public et les sociétés d'économie mixte.....22

1- Distinction entre sociétés publiques et parapubliques des
Etablissements publics administratifs.....22

2- La finalité des sociétés d'Etat.....	23
B- Les sociétés commerciales et GIE	24
1- Les sociétés de personnes.....	24
a- La société en nom collectif(SNC).....	24
b- La société en commandite simple (SCS).....	25
2- La société à responsabilité limitée (SARL).....	26
3- La société anonyme (SA).....	27
4- Les autres groupements d'affaires	28

SECTION II – LES ARGUMENTS EN FAVEUR DU GIE29

Paragraphe I- Un allégement des opérations juridiques et fiscales..	30
A- Sur le plan de la constitution.....	31
1- Les préalables.....	31
2- Les dispositions exceptionnelles relatives au capital social	32
B- Au niveau de l'objet.....	33
1- La détermination de l'objet du GIE.....	33
2- Les caractères de l'objet du GIE.....	34
a- La commercialité du GIE.....	34
b- Le caractère auxiliaire du GIE.....	34
c- La non recherche à priori du bénéfice.....	35
C- Un régime fiscal avantageux.....	35
Paragraphe II- Une influence du GIE insignifiante sur la structure et les ressources de ses membres.....	36
A- Une absence d'influence de la structure du GIE sur celle de ses membres.....	36
1- Le maintien de la forme juridique de chaque membre.....	36
2- Une absence de restructuration.....	37
B- Une interdépendance positive au niveau des ressources.....	38
1- Au niveau des ressources humaines.....	38
2- Au niveau des ressources matérielles et financières.....	39

CHAPITRE II- LE FONCTIONNEMENT DU POOL TPV COMME GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE.....41

SECTION I- LA CONSTITUTION DU POOL TPV (GIE).....42

Paragraphe I- Les mesures préliminaires.....	42
A- La sensibilisation.....	43
1- La cible de la sensibilisation.....	43
2- La détermination de la qualité de membre.....	44
Paragraphe II- La détermination de l'objet du POOL TPV.....	45

A- L'assainissement de la gestion des assurances des TPV.....	45
1- La mise en commun des risques d'assurance automobile et Leur répartition entre les membres.....	45
a- Les véhicules concernés.....	46
b- Le mécanisme de répartition entre les membres des risques mis en commun.....	47
2- Les autres mesures.....	47
B- La clarification des relations entre le POOL TPV et certaines entités.....	47
1- Les relations entre le POOL et l'ASAC.....	48
2- Les relations entre le POOL TPV et le FGA.....	48
3- Les relations entre le POOL TPV e le Ministère des Transports.....	49
 SECTION II – LA GESTION DU POOL TPV.....	 50
Paragraphe I- Le régime administratif et financier.....	50
A- L'administration du POOL TPV.....	51
1- Les organes du POOL TPV et leurs compétences.....	51
a- Le Conseil de Direction.....	51
b- Le Directeur Général du POOL TPV.....	51
c- Le Comité Technique.....	52
d- Le Comité de Contrôle.....	52
2- Les méthodes de désignation des membres des organes du POOL.....	52
B- Le régime financier du POOL TPV.....	53
1- Les ressources du POOL TPV.....	53
2- L'utilisation des ressources du POOL.....	54
Paragraphe II- La gestion technique.....	55
A- La production cédée.....	55
1- Le traitement de la production.....	55
2- La constitution de la PREC.....	57
C- Les sinistres.....	57
1- Les modalités de règlement des sinistres.....	57
2- La constitution de la PSAP.....	58
D- Le POOL et la réassurance.....	59
 DEUXIEME PARTIE : L'INCIDENCE DU POOL TPV DANS L'EQUILIBRE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE.....	 60
 CHAPITRE I – LE DESEQUILIBRE DE LA BRANCHE.....	 62

SECTION I- PRESENTATION DU DESEQUILIBRE.....	62
Paragraphe I- La constance du déséquilibre.....	62
A- Les statistiques de la branche automobile.....	63
1- La production sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
2- La charge des sinistres sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
3- Le rapport S/PA sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
B- Les statistiques de la sous catégorie des TPV.....	63
1- La production des TPV sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
2- La charge des sinistres sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
3- Le rapport S/PA sur trois ans (2000,2001,2002).....	63
C- Analyse des résultats.....	64
1- Un taux de sinistres à primes acquises suffisamment élevé.....	64
2- L'influence du résultat des TPV sur celui de la branche auto.....	64
Paragraphe II- Les causes du déséquilibre.....	64
A- Les causes liées au tarifs.....	65
1- La sous tarification.....	65
2- Les flottes artificielles.....	66
3- Les souscriptions à crédit.....	67
B- Les autres causes.....	68
1- La non assurance et les fraudes massives.....	68
2- Une sinistralité fréquente et sévère.....	69
3- Une présence des sinistres fictifs.....	70
4- La vétusté du parc automobile et des infrastructures routières.....	70
5- Les motos-taxis : une cause aggravée.....	71
 SECTION II – LES SOLUTIONS DU DESEQUILIBRE ANTERIEURES AU POOL TPV.....	 73
Paragraphe I – L'étendue des solutions préexistantes.....	73
A- Une volonté certaine d'accroître la production.....	73
1- La revalorisation des tarifs.....	73
2- L'institution des attestations de couleur bleue pour les VTM TPV....	74
3- La réglementation des assurances de courtes périodes.....	74
B- Les mesures visant à réduire les sinistres.....	74
1- La réduction des sinistres dans leur survenance.....	75
a- L'institution de la clause bonus-malus.....	76
b- La Prévention Routière.....	77
c- L'aménagement des horaires de circulation pour grumiers.....	78
2- La réduction des sinistres dans leur montants de règlement.....	79
Paragraphe II – La portée des solutions préexistantes.....	80
A- Une absence de volonté commune des sociétés d'assurances.....	80

1-	Un combat en rang dispersé.....	80
2-	L'inexistence d'une politique de lutte adéquate contre la fraude.....	81
3-	Des intermédiaires parfois peu qualifié et véreux.....	82
B-	Un laxisme des autorités administratives au niveau de la prévention.....	82
1-	Des certificats de visites techniques sans visites techniques réelles.....	82
2-	Des infrastructures négligées et des agents de contrôle corrompus.....	83
CHAPITRE II – LE POOL TPV : UNE SOLUTION CERTAINE A L'AMELIORATION DES RESULTATS DE LA BRANCHE AUTOMOBILE.....		85
SECTION I – L'IMPACT DU POOL AU NIVEAU DE LA PRODUCTION.....		85
Paragraphe I – Un accroissement certain de la production par L'application effective des tarifs.....		85
A-	La mise sur pied des tarifs de responsabilité civile applicables Aux VTM TPV	86
B-	Le respect des autres prescriptions liées au tarif.....	87
1-	Le payement au comptant des primes.....	87
2-	La suppression des réductions fantaisistes.....	87
Paragraphe II – D'autres mesures à rendre effectives.....		87
A-	La formation effective des intermédiaires.....	88
B-	L'institution d'autres garanties obligatoires.....	89
1-	La défense-recours.....	89
2-	La garantie remboursement anticipé.....	90
SECTION II – L'IMPACT DU POOL TPV SUR LES SINISTRES.....		91
Paragraphe I – Une réduction inexorable du nombre des sinistres...91		91
A-	L'intensification des mesures de prévention.....	91
1-	L'effectivité de la clause bonus-malus.....	92
2-	La systématisation des visites techniques.....	92
3-	Une participation à l'examen des permis de conduire.....	93
4-	D'autres implications dans la Prévention Routière.....	93
B-	Des dispositions spécifiques relatives aux motos-taxis.....	94
1-	Un aménagement des aires spécifiques de circulation	94
2-	Des mesures de sécurité pour les conducteurs et les passagers.....	94
Paragraphe II – Une diminution effective de la charge des sinistres.....		95
A-	Un meilleur suivi de l'instruction et du règlement des sinistres.....	95

1- Les sinistres matériels.....	95
3- Les sinistres corporels.....	96
C- Une amélioration conséquente du rapport sinistres à primes.....	96

CONCLUSION GENERALE.....	.98
---------------------------------	------------

Bibliographie

Table des matières