

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES  
DE YAOUNDE

CYCLE SUPÉRIEUR 7ème Promotion 1984 - 1986

---

**ETUDE CRITIQUE DES PROVISIONS TECHNIQUES  
EN ASSURANCE AUTOMOBILE :  
LE CAS DU MARCHE CAMEROUNAIS**

Mémoire de Fin d'Etudes présenté en vue de l'obtention du  
**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES**  
et Soutenu publiquement par **FOUDA Jules - BEDE**

Juin 1986  
B. P. 1575

Sous la Direction de :  
**M. NYONU Moutassié Éhrard**  
Diplômé du Cycle Supérieur d'I.I.A.  
Inspecteur des Assurances MINFI  
YAOUNDE

I N M E M O R I A M

A mon feu frère aîné MVOGO FOU DA Jean Claude qui, à  
l'article de la vie, nous a quitté.

Que la terre nourricière lui soit toujours légère !

## REMERCIEMENTS

L'issue finale de ce modeste exposé a été rendue possible grâce au dévouement franc et dynamique de certains collaborateurs permanents et occasionnels.

Nous tenons à les en remercier vivement.

De manière assez particulière, nous tenons à relever pour nous en réjouir, la grande disponibilité et le caractère magistral de l'encadrement dont nous a gratifié Monsieur NYONU MOUTASSIE Erhard. Le ton assez exceptionnel de notre gratitude participe de cet encadrement.

L'apport matériel de ce travail est l'oeuvre de Messieurs MBEA Michel et de ZOGO Félix. Une contribution aussi remarquable mérite un vibrant hommage.

Il ne reste, pour notre part, qu'à souhaiter que cette manifestation de sympathie et de tenacité serve la jeune industrie d'assurance africaine en général, et camerounaise en particulier.

FOUDA Jules BEDE

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	1
1ère Partie : ETUDE DES PROVISIONS TECHNIQUES EN ASSURANCE AUTOMOBILE.	5
<u>CHAPITRE I</u> : Importance des provisions techniques en Assurance Automobile.	5
SECTION I : Constat <u>dégagé</u> sur le marché camerounais.	5
I - Importance des provisions techniques par rapport au marché.	5
II - Produits financiers générés.	6
SECTION II - Les raisons de l'importance des provisions techniques sur le marché camerounais.	8
I - Raisons liées à l'obligation légale d'assurance automobile.	8
II - Raisons liées à l'émission régulière des primes.	11
III - Raisons liées aux délais longs de procédures judiciaires.	13
<u>CHAPITRE II</u> : DIFFICULTES LIEES A L'EVALUATION DES PROVISIONS TECHNIQUES EN AUTOMOBILE.	15
SECTION I - Difficultés liées à l'évaluation des provisions pour risques en cours.	15
I - DEFINITION ET FONDEMENT.	15
A) Définition	
B) Fondement	
II - METHODES DE CALCUL	16
1 - Méthode des 24èmes	
2 - Méthode contrat par contrat	
3 - Méthode des 36%	
III - Difficultés d'évaluation	20
1 - Difficultés liées à la méthode des 36%	
2 - Ajustement par la méthode des 24èmes	
3 - Problèmes de prévisions d'annulation de primes	
SECTION II - DIFFICULTES LIEES A L'EVALUATION DES PROVISIONS POUR SINISTRES A PAYER.	24
I - DEFINITION ET FONDEMENT	24
A - Définition	
B - Fondement.	

## II - METHODES DE CALCUL ET DIFFICULTES D'EVALUATION

## A - METHODES DE CALCUL.

- 1 - Méthode dossier par dossier.
- 2 - Méthode de la cadence de règlement.
- 3 - Méthode du coût moyen.
- 4 - Méthode forfaitaire.

## B - DIFFICULTES D'EVALUATION

28

- 1 - La méthode dossier par dossier est opérationnelle
- 2 - Problèmes liés à l'application des autres méthodes
- 3 - Analyse critique.
  - a) Difficultés liées à la méthode dossier par dossier
  - b) Difficultés liées à la méthode du coût moyen
  - c) Difficultés liées à la méthode de cadence de règlement
  - d) Difficultés liées à la méthode forfaitaire.

IIe Partie - REPRESENTATION DES PROVISIONS TECHNIQUES  
EN ASSURANCE AUTOMOBILE.

31

## CHAPITRE I - L'ESPRIT DE LA LEGISLATION EN VIGUEUR.

31

Section I - CONDITIONS

- a) Conditions de sécurité
- b) Conditions de rentabilité
- c) Conditions de liquidités
- d) Conditions de stabilité.

32

## Section II - SOUCI DE REGULATION DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE.

33

## CHAPITRE II - LA LEGISLATION EN VIGUEUR.

## Section I - ELEMENTS CONSTITUTIFS

33

- a) Liquidités
- b) Les placements de 1ère catégorie
- c) Les placements de 2nde catégorie.

34

## Section II - EVALUATION DES PLACEMENTS

36

- 1) Pour les titres côtés
- 2) Pour les titres non côtés
- 3) Pour les immeubles
- 4) Pour les parts ou actions des sociétés immobilières
- 5) Pour les autres placements autorisés par le Ministre des Finances.

	Pages
CHAPITRE III - ESSAI D'ANALYSE	37
Section I - ADAPTABILITE DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR	38
- ETUDE DE L'ETAT C4	
Section II - CRITERE PRIORITAIRE DES PLACEMENTS EN AUTOMOBILE	40
Section III - CAS PARTICULIER DES PROVISIONS POUR SINISTRES	42
A PAYER.	
CONCLUSION.	
<del>REMARQUE.</del>	43
Bibliographie	

Les provisions techniques correspondent, dans une compagnie d'assurance, aux engagements, générés par le jeu du contrat d'assurance, de l'assureur envers les assurés et bénéficiaires de contrats.

Elles varient généralement suivant les branches d'assurance exploitées.

On distingue : Les provisions mathématiques qui correspondent aux engagements de l'assureur envers les assurés et bénéficiaires de contrats en assurance de capitalisation.

Les provisions pour risques en cours et les provisions pour sinistres à payer, en assurance de repartition.

Toutes ces provisions sont calculées dans le passif du bilan d'une compagnie d'assurance et représentent le poste le plus important. (70 à 75%)

Cependant, l'évaluation correcte des principaux éléments du passif que constituent les provisions techniques ne suffit pas. En réalité, il s'agit d'une fiction comptable qui ne constitue pas une garantie effective pour les assurés et bénéficiaires de contrats.

Il faut que ces provisions techniques soient représentées effectivement par des éléments d'actifs réels qui procurent à la société, les moyens de tenir ses engagements.

On comprend, dès lors, pourquoi la législation camerounaise s'intéresse de façon particulière à l'actif des entreprises d'assurance en s'efforçant:

D'une part, de donner des garanties suffisantes aux assurés et bénéficiaires des contrats.

D'autre part, d'orienter l'épargne des sociétés d'assurance vers les investissements utiles à l'économie du pays.

Dans cette dynamique des engagements de l'assureur envers les assurés et bénéficiaires de contrats, nous avons voulu accorder une attention particulière aux provisions techniques en assurance automobile. L'importance de ces provisions dans le porte-feuille d'une compagnie d'assurance et partant, sur le marché camerounais n'échappe à personne.

Le caractère social de cette branche d'assurance peut provoquer un multiplicateur psychologique dû à une possible insolvabilité d'une entreprise d'assurance.

Ces deux facteurs combinés participent activement de nos préoccupations.

Au demeurant, une abondante littérature a vu le jour sur le déficit chronique qui caractérise l'assurance automobile.

Des solutions de divers ordres ont été préconisées pour diminuer la fréquence de la sinistralité et chercher à équilibrer les résultats techniques.

Il s'agit : Des mesures de prévention, de sensibilisation et d'information des assurés,

- Des mesures-timides il est vrai de la part de l'autorité de contrôle, d'augmentation du tarif, la dénonciation vigoureuse du système indemnitaire en responsabilité civile.

Mais nous avons estimé, pour notre part, qu'il serait également opportun d'insister, en plus de ces solutions, somme toute pertinentes sur l'aspect technique des engagements de l'assureur envers les assurés et tiers bénéficiaires.

Cette approximation ne semble pas être en réalité, une panacée. Cependant, nous avons l'ultime conviction qu'elle peut être l'un des paramètres contributifs à l'assainissement de la branche automobile. Il s'agit de rechercher aussi, une stratégie capable de redorer l'image de marque, sérieusement entamée de l'assureur automobile, auprès des usagers camerounais des véhicules terrestres à moteur.

En tout état de cause, il faut relever, pour mieux en préciser l'importance, que l'assureur ne peut faire face à ses engagements envers les assurés et bénéficiaires de contrats que par le biais des provisions techniques. Ce qui suppose une évaluation rigoureuse grâce aux méthodes de calcul édictées par les textes législatif et réglementaire. Ce qui suppose également, des placements correspondants adaptés aux exigences de la branche automobile; l'effet majeur ici, est de générer des produits financiers assez consistants.

Mais la question qui se pose déjà en des termes patibulaires est

de savoir si les sociétés d'assurance du marché camerounais respectent les prescriptions législative et réglementaire en matière d'évaluation des provisions techniques. En outre, la législation camerounaise en vigueur favorise-t-elle des placements adaptés ? N'y aurait il pas une nouvelle donne en matière de placements des provisions techniques en assurance automobile ?

Tel semble être, à notre humble avis, l'intérêt fondamental de l'étude soumise à notre sagacité. Pour mener à son terme normal notre modeste exposé, nous avons d'abord eu recours à une documentation bibliographique peu significative certes, mais qui nous a permis d'avoir quelques éléments théoriques d'analyse.

Nous avons ensuite eu la collaboration du Ministère Camerounais des Finances (Direction des Contrôles Economiques et des Finances Extérieures) qui a mis à notre disposition, des textes législatifs et réglementaires, des données chiffrées, ainsi que quelques rapports de la Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED). Nous profitons d'ailleurs de l'occasion pour leur rendre un vibrant hommage et de leur transmettre nos vifs remerciements.

Nous avons enfin, et surtout mené une étude sur le terrain, notamment dans les "Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun (AMACAM) : où la disponibilité et l'éclatante ouverture d'esprit des cadres que nous avons rencontrés, nous a permis de recueillir les éléments pratiques d'analyse. Il nous revient un grand plaisir de leur témoigner notre profonde gratitude.

La démarche, assez audacieuse, il est vrai, que nous avons adoptée à relevé de nombreuses difficultés, notamment au plan de la collecte des informations et du temps imparti qui ne nous a pas permis de faire une étude assez exhaustive.

C'est pourquoi, nous solliciterons, très respectueusement, votre indulgence à la lecture de cette modeste contribution, et, d'avance, nous vous en remercions.

Une étude sur les provisions techniques en assurance automobile, constituera la première partie de l'exposé. Etude qui dégage d'une part, l'importance des provisions techniques en assurance automobile sur le marché camerounais (chapitre 1), d'autre part, des difficultés liées à l'évaluation des provisions techniques automobile (chapitre 2).

La représentation des provisions techniques constituera la 2ème Partie qui comportera notamment une étude sur l'esprit de la réglementation (chapitre 1) une énonciation de la législation en vigueur (chapitre 2).

Ce qui nous amènera au bout, à faire un essai d'analyse (chapitre 3).

1ère partie :                   ETUDE DES PROVISIONS TECHNIQUES  
   EN ASSURANCE AUTOMOBILE



CHAPITRE I                   IMPORTANCE DES PROVISIONS TECHNIQUES  
   EN ASSURANCE AUTOMOBILE

La législation sur le contrôle des compagnies d'assurance traite longuement des provisions techniques qui correspondent aux engagements des entreprises d'assurance envers les assurés et bénéficiaires de contrats.

La masse de ces provisions techniques varie suivant les branches; mais, l'automobile y occupe une place privilégiée.

Il suffit, pour nous en convaincre, de faire un constat sur le marché et d'en expliquer les raisons.

Section 1                   CONSTAT DEGAGE SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS

Il s'agit pour l'essentiel de l'importance des provisions techniques automobile par rapport au marché IARD d'une part et des produits financiers générés par ces provisions techniques d'autre part.

I. IMPORTANCE DES PROVISIONS TECHNIQUES  
   PAR RAPPORT AU MARCHE

Le secteur de l'assurance automobile est très important dans le marché camerounais. Les provisions techniques dégagées le sont également. En 1983, par exemple, les sociétés d'assurance de droit national en ont dégagé une masse de : 44.575.613.553 FCFA. L'automobile y a une part de 26.505.027 FCFA soit un pourcentage de 59,5 %.

...../.....

## II. PRODUITS FINANCIERS GENERES

L'assurance automobile apparaît aussi comme la branche qui génère la part la plus importante des produits financiers. En 1983, les produits financiers de toutes les compagnies de droit national (IARD) s'élevaient à 2.445.509.152 F CFA. La part générée par l'assurance automobile est de 1.378.074.029 F CFA, soit un pourcentage de 56,35 %.

De ce qui précède, nous pouvons affirmer que l'automobile occupe une place importante dans le marché camerounais. Le tableau en annexe est une illustration synthétique de cette affirmation.

.....

(1) PROVISIONS TECHNIQUES ET PRODUITS FINANCIERS IARD

ANNEE PT ET PF	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
	PROV. T. IARD	22.830.063.752		28.749.876.691		37.674.827.299		44.575.613.553
A U T O	15.267.851.196	66 %	18.610.162.531	64,7%	21.919.060.642	59,1%	26.505.032.027	59,5%
PROV. Fin IARD	811.701.418		1.125.405.118		1.847.856.050		2.445.509.152	
A U T O	482.669.326	61,8 %	696.108.593	61,8%	1.061.640.207	57,4%	1.378.074.029	56,4%

Source (1) Ministère des Finances Direction des Contrôles Economiques et Financières Extérieures)

...

Cette situation n'est pas le fait du hasard, ni de la conjoncture, elle s'explique. Il nous revient dès lors, de rechercher les raisons de cette importance.

Section 2

LES RAISONS DE L'IMPORTANCE DES PROVISIONS  
TECHNIQUES SUR LE MARCHÉ CAMEROUNAIS

Trois raisons essentielles justifient l'importance des provisions techniques automobile.

Il s'agit : d'abord de l'obligation légale entachée à la garantie Responsabilité Civile (R.C.)

Ensuite, de l'émission régulière des primes liées à l'accroissement du parc automobile qui entraîne une masse importante des provisions pour risques encourus (PREC).

Enfin, les délais longs de procédures judiciaires contribuent à accroître les provisions pour sinistre à payer (PSAP).

I. RAISONS LIEES A L'OBLIGATION LEGALE  
D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Au Cameroun, l'assurance automobile (R.C.) a été rendue obligatoire par le législateur. La loi n° 65-LF-9 du 22 Mai 1965 dispose dans son article 1 : " Toute personne morale ou physique doit, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, être couverte par une assurance garantissant sa responsabilité civile dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application ".

Le caractère social et obligatoire de cette branche d'assurance fait ressortir une grande importance des émissions de primes, comme l'illustre le tableau ci-après :

.... / ....

(2) TABEAU D'EMISSION DE PRIMES AUTO PAR RAPPORT A TOUTES LES PRIMES IARD

ANNEE PRIMES	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
	I A R D	15.731.295.439		19.681.704.310		24.674.734.669		27.573.357.834
A U T O	6.933.006.677	<del>44%</del>	8.295.534.453	<del>42%</del>	10.149.952.383	<del>41%</del>	12.500.283.282	<del>45%</del>

Sources (2) Idem

En outre, l'accroissement rapide du Parc automobile participe du fait que l'assurance automobile est la principale source des primes encaissées par les assureurs.

(3) EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE DE 1980 A 1983

	1980		1981		1982		1983	
	EFFECTIFS	ESTIMATION	EFFECTIFS	ESTIMATION	EFFECTIFS	ESTIMATION	EFFECTIFS	ESTIMATION
ENSEMBLE.....	97.216	98 000	106.641	107.000	119 791	120 000	131 876	132 000

Source (3) Ministère des Transports

## II. RAISONS LIEES A L'EMISS ION REGULIERE DES PRIMES

En assurance automobile, plus que dans les autres branches d'assurance, les émissions se font au jour le jour, tout au long de l'année, et les contrats sont généralement de durée annuelle. Il en découle ainsi, une grande masse de contrats qui chevauchent d'un exercice à un autre. Ce qui explique l'importance des provisions pour risques en cours.

En effet, la traduction du principe de l'inversion du cycle de production dans les comptes des compagnies d'assurances, ne peut se comprendre que par référence à la règle de l'annualité de l'exercice. Il faut préciser que les exercices comptables successifs sont liquidés à quelques exceptions près, en fonction de la date de survenance des **sinistres**. C'est dire qu'à un exercice comptable déterminé, qui correspond à l'exercice civil, sont rattachés les sinistres évalués, si possible, de façon définitive, dès lors qu'ils sont rattachés à l'exercice considéré.

En toute logique donc, il est nécessaire de fractionner la prime par période d'effet, de sorte qu'une partie soit destinée à couvrir l'exercice suivant, dans la mesure où l'échéance ne correspond pas au 31 décembre.

C'est en définitive ce décalage dans le temps qui constitue la provision pour risque en cours (PREC) qui est représentative des primes perçues d'avance à la date de l'inventaire. Voici au demeurant, un tableau qui représente l'évolution des provisions pour risques encours (PREC) de 1980 à 1983; une évolution qui reflète, de façon chiffrée, l'importance des provisions risques en cours automobile par rapport à la masse globale des PREC dans les branches IARD.

.....

(4) TABLEAU PRÉC AUTO PAR RAPPORT A PRÉC IARD

ANNEE	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
P. T.								
P R E C I A R D	3.663.311.273		5.151.175.093		6.510.965.526		7.523.685.928	
P R E C A U T O	2.208.822.486	60,3%	3.035.002.794	59%	3.683.967.849	57,1%	3.206.363.921	42,6%

Source (4) Ministère des Finances (Direction des Contrôles Economiques et Financières Extérieures)

III. RAISONS LIEES AUX DELAIS LONGS  
DES PROCEDURES JUDICIAIRES

Le non règlement de l'intégralité des sinistres survenus en cours d'exercice, à la date d'inventaire, conduit à évaluer les provisions pour sinistres à payer (PSAP). Ces provisions enregistrent des montants considérables dans la mesure où les règlements s'effectuent avec retard.

Ceci est d'autant plus vrai que la garantie R.C.y occupe une place considérable. Elle donne lieu, par le jeu des délais importants de procédures judiciaires, à un accroissement des PSAP, tel que l'atteste par ailleurs le tableau ci-après :

.....

(5) TABEAU PSAP AUTO PAR RAPPORT A PSAP IARD

ANNEE	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%
PSAP IARD	17.818.818.673		22.028.354.225		29.029.622.767		34.710.109.006	
PSAP AUTO	13.059.028.710	73%	15.575.159.737	71%	18.235.092.793	53%	23.298.668.106	69%

Source (5) Ministère des Finances (Direction des Contrôles Economiques et Financières Extérieures)

Si les provisions techniques de la branche automobile sont importantes, et quelles qu'en soient les raisons, il n'en demeure pas moins vrai que leur évaluation est délicate. Tout en faisant un bref rappel des différentes méthodes d'évaluation des provisions techniques, il nous reviendra de nous attarder particulièrement sur les difficultés afférentes à la branche automobile.

CHAPITRE II                      DIFFICULTES LIEES A L'EVALUATION DES  
PROVISIONS TECHNIQUES EN AUTOMOBILE

Nous allons, dans ce schéma, dégager les difficultés liées aux PREC et celles liées aux PSAP.

Section 1 :                      DIFFICULTES LIEES A L'EVALUATION DES  
PROVISIONS POUR RISQUES EN COURS

L'approche consistera d'abord à définir les PREC, ensuite poser leur fondement, relever quelques méthodes de calcul, enfin, nous essaierons de dégager quelques difficultés que présente leur évaluation.

I.    DEFINITION ET FONDAMENT

4/    DEFINITION

Elle ressort de l'Ordonnance n° 62-OF-36 du 31 mars 1962 fixant la législation applicable aux opérations et organismes d'assurances, dans son article 16 paragraphe f :

" Provision 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 ".

B/ FONDEMENT

L'obligation de l'assuré, lors de la signature du contrat est de payer la prime. En contrepartie, l'assureur s'engage à prendre en charge, le risque redouté et de fournir une prestation à l'assuré; prestation qui peut se traduire, soit par le versement d'une indemnité, soit par le versement d'un capital ou d'une rente, en cas de réalisation du risque.

La prime ainsi perçue est calculée en fonction des charges probables de ces risques entre deux échéances successives ou jusqu'à l'expiration du contrat.

Les émissions étant échelonnées sur toute l'année il y aura à la date de l'inventaire, c'est-à-dire le 31 décembre, des contrats qui ne seront pas arrivés à leur terme. Ces contrats en cours doivent être gérés par l'assureur jusqu'à leur expiration.

L'assureur doit donc mettre de côté, à la date de l'inventaire, une somme suffisante pour continuer à gérer les contrats pendant la période comprise entre la date de l'inventaire et la prochaine échéance de primes ou la date d'expiration du contrat. Cette somme constitue précisément la PREC.

Si tels sont la définition et le fondement de la PREC, quid de la méthode d'évaluation et des difficultés particulières qui peuvent être liées à l'assurance automobile.

METHODE DE CALCUL

Nous allons parler de la méthode des 24èmes, contrat par contrat et de la méthode des 36 %.

...../.....

1. Méthode des 24èmes

L'arrêté n° 1110-MINFI-DCE-OF du 25 Octobre 1971 relatif en calcul des réserves techniques des sociétés d'assurance-incendie-accidents et risques divers est le texte réglementaire de base à la méthode de calcul des PREC.

L'article 5 dispose en effet " la réserve pour provisions risques en cours est calculée en établissant mois par mois, le total des primes ou cotisations mensuelles, des primes ou cotisations trimestrielles, des primes ou cotisations semestrielles, des primes ou cotisations annuelles, correspondant à des contrats à primes ou cotisations payables d'avance, en multipliant ensuite chacun de ces totaux par les coefficients prévus au tableau annexé au présent arrêté et en faisant enfin la somme des nombres ainsi obtenus ".

Cette disposition réglementaire peut être représentée par le schéma suivant :

*il faut mettre les  
travaux en lieu de 0*

Mois d'émissions de Primes	Coefficient Applicable aux primes annuelles			
JANVIER	1/24	0	0	0
FEVRIER	3/24	0	0	0
MARS	5/24	0	0	0
AVRIL	7/24	0	0	0
MAI	9/24	0	0	0
JUIN	11/24	0	0	0
JUILLET	13/24	1/12	0	0
AOUT	15/24	3/12	0	0
SEPTEMBRE	17/24	5/12	0	0
OCTOBRE	19/24	7/12	1/5	0
NOVEMBRE	21/24	9/12	3/6	0
DECEMBRE	23/24	11/12	5/6	1/12

Ces réserves sont calculées branche par branche.  
 En outre, la prime dont il s'agit est la prime d'inventaire puisque l'arrêté mentionne la couverture "des risques et frais généraux afférents" (article 4). Il n'est pas inutile de rappeler que la prime commerciale couvre, en plus, les frais d'acquisition, d'encaissement et de gestion.

Pour les besoins de l'analyse et de réalité du marché nous allons retenir deux autres méthodes : une méthode contrat par contrat et une méthode forfaitaire des 36 %.

## 2. Méthode contrat par contrat :

Les primes payables d'avance sont émises pour une durée annuelle dont l'origine se situe un jour quelconque de l'exercice comptable.

Les sociétés d'assurance qui arrêtent obligatoirement leurs écritures chaque année le 31 décembre provisoirement la quote-part de primes afférentes au risque qui reste à supporter par l'exercice suivant.

Ainsi, si on admet que les charges d'acquisition et les frais d'établissement du contrat sont dépensés au jour de l'échéance de la prime, c'est la quote-part de la prime d'inventaire (prime pure + frais de gestion du risque) non acquise à l'exercice clôturé qui constitue la PREG.

En toute logique et compte tenu de ce qui précède, la provision devra être établie police par police, au prorata temporis. Cette méthode inapplicable jusqu'alors pour des raisons matérielles évidentes en automobile, la masse des dossiers est très volumineuse est devenue aujourd'hui très utilisée par les assureurs grâce à l'informatique.

## 3. Méthode des 36 %

Elle est formulée par l'article 13 du Décret du 17 Août 1941 en France, reprise par le Code des assurances dans son article R.331 al. 10, dont l'application au Cameroun est effective. Cette méthode part de l'hypothèse que les souscriptions sont régulières tout au long de l'année.

Illustration : Supposons une prime de 100; les frais d'acquisition évalués à 20 et les frais de gestion immédiatement consommés de 8. Il reste, pour gérer le contrat 72.

On considère donc que toutes les émissions sont ramenées au 30 juin dont 50 % de ces émissions serviront à couvrir le risque entre le 1er \_\_\_\_\_ 30 juin et 50 % devront être reportés pour risque en cours \_\_\_\_\_  $72\% + 50\% = 36\%$ .

Cette méthode permet d'avoir, comme le dispose l'article 13 de la loi française de 1941 " le minimum de la provision pour risques en cours... en multipliant par le pourcentage de 36 % les primes ou cotisations de l'exercice inventorié, non annulées à la date de l'inventaire et déterminées comme suit :

- primes ou cotisations à échéance annuelle émises au cours de l'exercice
- primes ou cotisations à échéance semestrielle émises au cours du second trimestre
- primes ou cotisations à échéance trimestrielle émises au cours du dernier trimestre
- primes ou cotisations à échéance mensuelle émises au cours du mois de Décembre.

#### DIFFICULTES D'EVALUATION

Le problème des PREC ne soulève généralement pas beaucoup de difficultés. Toutefois, nous pouvons relever que c'est là une hypothèse qui n'est que théorique. En effet, les PREC ne sont que des provisions pour les sinistres futurs, c'est-à-dire des sinistres qui peuvent se produire vraisemblablement après la date de clôture du bilan; or, en raison du caractère aléatoire des événements couverts par l'assurance, et surtout de l'importance de la sinistralité, des différences parfois considérables peuvent apparaître entre le montant réel de ces sinistres et les sommes réservées.

A cet effet, on relève des difficultés dans les différentes méthodes de calcul utilisées, généralement admises.

Nous avons souligné plus haut que la méthode dossier par dossier est utilisée aujourd'hui dans les sociétés informatisées.

Nous allons, au demeurant, insister davantage sur la méthode des 36 % et sur celle des 24èmes.

#### 1. Difficultés liées à la méthode des 36 %

A la lumière d'une étude que nous avons menée dans une société du marché camerounais (6), il ressort que cette méthode ne donne pas des provisions suffisantes et ses fait manuellement. Ce qui entraîne un volume de travail assez considérable et pénible. *Comme d*

Par ailleurs, cette méthode part de l'hypothèse d'un taux théorique d'équilibre de 72 %, sans tenir compte du taux réel de la sinistralité. Ce qui ne reflète pas la réalité tel que relève le tableau ci-dessous :

*voir tableau à fin*

(6) Taux de sinistralité de 1980 à 1984

VEHICULES	TOUR I	COM. II	T.P.M.III	T.P.V. IV	2 ZONES	ENSEMBLE
<u>RISQUES</u>						
1980	R.C	130	175	250	170	161
	DOM	49	29	28	22	38
	A.R	36	38	29	64	39
	Ensemble	80	105	138	144	105
1981	R.C	100	119	91	115	104
	DOM	68	52	47	73	60
	A.R	31	39	22	35	33
	Ensemble	77	87	67	104	82
1982	R.C	75	88	105	112	88
	DOM	66	38	38	54	53
	A.R	45	38	45	43	45
	Ensemble	68	66	80	84	71
1983	R.C	99	102	158	102	104
	DOM	67	43	101	69	61
	A.R	73	42	58	41	58
	Ensemble	84	78	128	93	87
1984	R.C	123	99	157	127	118
	DOM	40	25	16	36	33
	A.R	28	12	18	8	20
	Ensemble	71	61	104	114	76

Le constat suivant peut être fait à la lumière du tableau ci-dessus.

- 1) Les catégories "dommages et autres risques" apparaissent toujours en moyenne du taux théorique d'équilibre de 72 % quelque soit l'année considérée.
- 2) A contrario, la sinistralité de la responsabilité civile est tout simplement inquiétante. Elle varie entre 88 % (1982) à 161 % (1980). Il serait, de ce qui précède, opportun de tenir compte de ces taux réels.

Il convient de souligner à cet effet, que les primes sont normalement calculées en fonction des expériences passées alors qu'elles couvrent les risques futurs.

En outre, pour que cette méthode soit fiable, il faut une certaine homogénéité dans l'émission des primes chaque mois, les primes doivent être égales.

## 2. Ajustement par la méthode des 24èmes

Selon toujours l'étude que nous avons effectuée auprès d'une société du marché (7), il ressort que les imperfections soulevées par la méthode des 36% sont néanmoins parées par la méthode des 24èmes. Cependant, sans se conformer expressément à l'esprit de la réglementation, ou part de l'hypothèse que toutes les primes sont annuelles,

## 3. Problèmes de prévisions d'annulation de primes

Les sociétés d'assurance, selon toujours nos investigations (8), pour évaluer leurs prévisions d'annulation font recours à l'expérience du passé, en tenant compte de beaucoup de paramètres réels, et c'est précisément parce qu'il faut avoir une vision assez synoptique du passé qu'il se dégage des problèmes.

Cependant, nous pouvons, par analogie au texte réglementaire sur la méthode des 24èmes qui apparaît pour les sociétés comme un correctif de la méthode des 36 % relever qu'une remarque assez importante nous vient à l'esprit. Ne doit-on pas utiliser dans nos sociétés du marché non pas les 36 %, mais 50 %, s'il fallait se conformer à l'esprit du texte ?

(7) Assurance Mutuelle Agricole du Cameroun (AMACAM)

(8) Idem

Section IIDIFFICULTES LIEES A L'EVALUATION DES  
PROVISIONS POUR SINISTRES A PAYER

La première démarche consistera à définir la provision pour sinistres à payer et son fondement, nous déterminerons ensuite les méthodes de calcul en soulevant enfin les difficultés d'évaluation de cette catégorie de provisions techniques.

I. DEFINITION ET FONDEMENT4/ DEFINITION

La définition des provisions pour sinistres à payer du 2e Décret français du 30 Décembre 1938, dans son article 152 est la suivante : " valeur estimative des dépenses pour sinistres non réglés et pour sinistres réglés restant à payer à la date de l'inventaire".

La législation camerounaise, en la matière, a suivi la même démarche dans l'ordonnance n° 62-OF-36 du 31 Mars 1962.

Il est important de souligner que régler un sinistre signifie qu'on a arrêté de manière définitive, le montant qui doit être mis à la charge de l'assureur. La PSAP concerne donc :

- les sinistres réglés
- les sinistres réglés non payés
- les sinistres inconnus et tardifs.

Si telle est la définition des provisions pour sinistres à payer, quel est le fondement de cette notion ?

...../...

E R R A T A

P.18 AU LIEU DE : Coefficient applicable aux primes annuelles sur toutes les colonnes

---

LIRE	: Coefficient	: Coefficient	: Coefficient	: Coefficient	:
	: applicable	: applicable	: applicable	: applicable	:
	: aux primes	: aux primes	: aux primes	: aux primes	:
	: annuelles	: semestrielles	: trimestrielles	: mensuelles	:

---

P.19 AU LIEU DE : Provisoirement (3e paragraphe ligne 2)

L I R E : Provisionnement

AU LIEU DE : Prime Pute (4e paragraphe) ligne 3)

L I R E : Prime Pure

P. 21 (6) AMACAM P. 28 (10) AMACAM

P. 31 (Paragraphe 1 3è ligne

AU LIEU DE : assuré

L I R E : assurés

S.I. (chapitre 1 3è ligne, au lieu de qui, lire que

P. 32 : Paragraphe 2 3è ligne, au lieu de gardéc, lire marquée

P. 41 : Paragraphe 1 4è ligne, au lieu de associés, lire assurés

Paragraphe 1 au lieu de conster, lire constater (ligne 5)

P. 43 : Paragraphe 1 1ère ligne, au lieu de : l'Assurance Automobile, lire :  
l'Assureur Automobile

## B/ FONDEMENT

Tous les sinistres ne peuvent pas être immédiatement réglés dès qu'ils se sont produits. Il se passe parfois des mois, et même des années. C'est le cas notamment où le règlement dépend d'une insistance judiciaire, ou d'une consolidation d'invalidité.

Ce qui fait qu'un long délai peut s'écouler entre le jour du sinistre et la réparation. Ainsi, l'assureur évalue-t-il les dettes qui lui incombent à cet effet, et les inscrit au passif de son bilan, comme le lui recommande la législation en la matière. Comment s'évaluent ces provisions pour sinistre à payer et quelles sont les difficultés posées par cette évaluation dans la branche automobile.

## II. METHODES DE CALCUL ET DIFFICULTES D'ÉVALUATION

### 4/ METHODES DE CALCUL

L'article 22 du Décret du 17 Août 1941 en France dispose que la provision pour sinistres à payer est calculée "exercice par exercice et dossier par dossier".

L'article 10 de l'arrêté du 25 Octobre 1971 au Cameroun insiste sur le fait que cette provision pour sinistres à payer soit calculée "dossier par dossier sans tenir compte des recours". Il est en outre prévu une majoration de 5 % sur le montant de la réserve pour frais de gestion (article 12 de l'arrêté pré-cité).

Si la méthode dossier par dossier est celle qui est prévue par la réglementation, il n'en demeure pas moins qu'il existe d'autres méthodes concurrentes; ce qui permettrait de constituer de provisions plus fiables. Il s'agit, pour l'essentiel, de la méthode de cadence de règlement, du coût moyen, et la méthode forfaitaire.

1. Méthode dossier par dossier

Elle consiste à évaluer le coût de chaque sinistre dès lors qu'il a fait l'objet de l'ouverture d'un dossier, en tenant compte des renseignements matériels contenus dans le dossier, de l'évolution des conditions économiques, de l'expérience déjà acquise par l'assureur avec les règlements antérieurement effectués, de la tendance des tribunaux.

2. Méthode de la cadence de règlement

Elle résulte d'une constatation expérientable. On peut en effet relever que dans une entreprise d'assurance donnée et pour une catégorie donnée, les sinistres sont payés suivant un rythme à peu près régulier.

Illustration : on suppose que les sommes payées au titre des sinistres survenus d'un exercice déterminé soit 1979, et que la répartition se fasse en trois années en raison de :

1979	:	35 %
1980	:	30 %
1981	:	35 %

on a alors  $35 \% + 30 \% + 35 \% = 100 \%$ .

On suppose alors que cette cadence se maintiendra dans l'avenir. Par conséquent, le montant des paiements effectués au cours du dernier exercice étant connu, on en déduit par " des règles de trois ", les provisions pour sinistres à payer.

### 3. La méthode du coût moyen

Méthode fondée sur les statistiques des dernières années à partir desquelles, on suit l'évolution du coût moyen des sinistres.

A partir de ce moment, et connaissant le nombre de sinistres de l'exercice, il est aisé de calculer la charge des sinistres incombant à l'exercice inventorié. Pour déterminer la provision pour sinistres à payer, il suffira de réduire de cette charge de sinistre, les paiements déjà effectués. Il conviendra cependant d'introduire des aménagements pour tenir compte de l'inflation et de la masse des sinistres tardifs.

### 4. Méthode forfaitaire

Elle suppose en tarif correct, c'est-à-dire que la prime du risque est suffisante pour faire face au paiement intégral des sinistres et aux frais subséquents.

A cet effet, il convient de définir par catégorie, un rapport d'équilibre à partir du tarif et de poser que la charge des sinistres et les primes acquises se retrouvent dans ce rapport. A supposer que, dans une catégorie donnée, ce rapport est de X % la provision pour sinistre à payer sera égale à X % de primes acquises, déduction faite des paiements effectués depuis l'origine.

Cette méthode est aussi appelée, " méthode de blocage de primes". Elle est complémentaire des méthodes techniques vues plus haut et constitue un minimum utilisé pour les exercices récents.

## B. DIFFICULTES D'EVALUATION

L'importance et la difficulté du calcul des provisions pour sinistres à payer ont été mises en évidence par de nombreux auteurs. Dans une étude ayant trait à la marge de solvabilité, le professeur de Mori reconnaissait que ces provisions constituent le facteur de solvabilité " le plus délicat, le plus difficile, le plus susceptible de surprises, et même de surprises graves ". (9)

Le souci qui anime le législateur camerounais est celui de préserver une marge de sécurité assez significative. C'est pour cette raison qu'il recommande la méthode dossier par dossier; c'est-à-dire, d'évaluer pour chaque sinistre en suspens, l'indemnité qui peut être allouée, et de majorer cette évaluation de 5 %, pour tenir compte des frais de gestion et de règlement des sinistres. Cependant, il faut considérer que cette méthode échappe très difficilement aux appréciations parfois injustifiées de l'entreprise qui procède aux évaluations.

C'est pourquoi la législation camerounaise, afin de rendre ces évaluations facilement contrôlables, demande l'utilisation simultanée des autres méthodes que nous avons sommairement exposées plus haut. La méthode à retenir sera celle qui dégage le montant des provisions le plus élevé.

Une étude faite dans une société du marché camerounais (10) nous a malheureusement révélée quelques difficultés d'application.

### 1. La méthode dossier par dossier est la plus opérationnelle

Les problèmes posés par cette méthode sont de plusieurs ordres; cependant, nous allons surtout nous attarder sur des problèmes d'ordre pratique.

*de m. ou ?*

En effet, l'opinion qui se dégage à la lumière de l'intervention faite par un responsable de l'entreprise sus-nommée, est qu'on procède par pondération en tenant compte de l'expérience du passé.

Or, des provisions pourtant raisonnablement constituées s'avèrent très insuffisantes au moment où l'on procède aux indemnisation - ceci est aussi vrai pour la R.C que pour toutes les autres garanties. Car, et on ne le dira jamais assez, ce qui s'est produit hier, n'est pas nécessairement ce qui se produira demain.

## 2. Les problèmes liés à l'application des autres méthodes

L'application de ces méthodes, tel qu'il nous l'a été révélé dans l'entreprise, est difficile à cause de leur caractère fastidieux et pénible.

Les responsables estiment, pour pallier ces difficultés, que l'outil informatique est le seul remède. Car, il permettra, non seulement d'appliquer les quatre méthodes, mais aussi de rendre opérationnel l'esprit de la réglementation en matière d'évaluation des provisions pour sinistres à payer.

## 3. Analyse critique

S'il est vrai que ces difficultés sont préoccupantes, nous pouvons relever, pour notre part certains goulots d'étranglement déterminants dans l'évaluation des provisions pour sinistres à payer, à partir du constat que nous avons fait.

### a) Difficultés liées à la méthode dossier par dossier

Elles sont liées d'une part à la R.C, d'autre part aux indemnités matérielles.

1) En ce qui concerne la R.C. on peut relever :

- un manque d'instrument d'évaluation
- des décisions de justice très inconstantes.

2) En ce qui concerne les indemnités matérielles

- Une inflation galopante qui dépasse souvent les provisions.

b) Difficultés liées à la méthode du coût moyen

Nos sociétés n'utilisent généralement pas cette méthode, parce qu'il leur manque des outils statistiques. Les données telles que le nombre de sinistres sont ignorés.

En outre, le coût moyen demande une utilisation des états B<sup>10</sup>, instrument statistique par excellence. Or, précisément, dans le marché camerounais, ces états sont presque inexistants.

c) Difficultés liées à la méthode de cadence de règlement

*quel rapport?* Ici également, le nombre de sinistres est ignoré, les sinistres sont tenus tous exercices confondus. Il n'y a pas d'états de liquidation de sinistres, et une fois de plus, il manque des états B<sup>10</sup>.

De ce qui précède, il est très difficile d'en dégager une cadence de règlement.

d) Difficultés liées à la méthode forfaitaire

La principale difficulté ici, est liée au fait que le tarif automobile au Cameroun est bloqué, parce qu'il est imposé par l'autorité de contrôle, et il est le plus souvent très insuffisant. Or, la méthode forfaitaire part de l'hypothèse d'un tarif correct et suffisant.

2ème partie : REPRESENTATION DES PROVISIONS TECHNIQUES  
EN ASSURANCE AUTOMOBILE

L'évaluation correcte des principaux éléments du passif que constituent les provisions techniques n'est pas suffisante comme garantie pour les assureurs et bénéficiaires de contrats. Il faut une représentation effective de ces provisions par des éléments d'actif qui seront, non seulement réels, mais aussi, d'une valeur au moins égale. Car, ce sont ces éléments d'actif qui procurent à la compagnie d'assurance, les moyens de faire face à ses engagements à l'égard des assurés et bénéficiaires de contrats.

Au demeurant, la législation camerounaise s'intéresse à l'actif des entreprises d'assurance.

Nous allons, dans cette analyse, dégager d'abord les préoccupations de l'autorité de contrôle, ensuite, nous essaierons de voir quels sont les éléments constitutifs de l'actif tels que dégagés par la législation en vigueur; nous allons enfin faire quelques réflexions à ce sujet.

CHAPITRE I L'ESPRIT DE LA LEGISLATION EN VIGUEUR

Il s'agit pour le législateur, d'un souci de solvabilité des compagnies d'assurance, et d'un souci de régulation de l'activité économique.

Section I SOUCI DE SOLVABILITE

Pour faire face à leurs engagements à l'égard des assurés et bénéficiaires de contrats, la préservation de la solvabilité des compagnies d'assurance se matérialise par certaines conditions qui doivent remplir ces éléments d'actif. Il s'agit de la sécurité, de la rentabilité, de liquidités, de diversité et de stabilité.

a) Condition de sécurité

Il faut que les fonds soient certains. C'est ainsi que toute action qui s'apparente à la spéculation est proscrite. La préférence est ainsi donnée aux emprunts de l'Etat et aux emprunts garantis par l'Etat.

En effet, la législation camerounaise qui impose aux compagnies d'assurance des placements sans limitation en valeurs d'Etat, est certainement gardée par ce souci de sécurité. Il ne saurait en être autrement, l'Etat est en effet, une institution assez solide, en tout cas fortement solvable.

b) Conditions de rentabilité

Il s'agit ici d'un souci de solvabilité. A cet effet, les placements doivent fournir des revenus réels suffisamment significatifs.

c) Conditions de liquidités

Les compagnies d'assurance doivent, à tout moment, être capables de payer les sinistres. De manière théorique, les valeurs faisant partie du porte-feuille d'une compagnie d'assurance, doivent être facilement et rapidement réalisable, surtout pour les engagements à court terme.

A cet effet, le souci de liquidité apparaît comme une préoccupation majeure, surtout pour l'assureur. Il s'agit en effet de faire face, le plus rapidement possible, aux engagements envers les assurés et tiers bénéficiaires de contrat.

Seulement, au Cameroun; nous semblons voir, qu'à travers l'esprit de l'arrêté n° 459/MINFI/CE du 13 juin 1984, modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté n° 131/MINFI/CE du 8 janvier 1983, cette préoccupation de solvabilité semble battue en brèche.

d) Conditions de stabilité

On note ici qu'une trop grande fluidité de l'Actif est interdite. On peut, pour illustrer cette acception, remarquer qu'au point de vue strictement financier, les espèces en caisse constituent le mode de couverture idéal de toute dette exigible à court terme.

Section II

SOUCI DE REGULATION DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Les provisions techniques, considérées comme une partie de l'épargne nationale détenue par les entreprises d'assurance, doivent être investies, dans le cadre de l'orientation préconisée par les pouvoirs publics. Elles doivent, en l'occurrence, être investies dans le sens des secteurs prioritaires de l'économie nationale.

Elaborée dans un souci d'aide aux financements publics, cette réglementation limite en fait, dans une assez large mesure la liberté de gestion des compagnies d'assurance. L'assureur est en fait, au regard de la législation camerounaise, considéré comme un investisseur institutionnel.

CHAPITRE II

LA LEGISLATION EN VIGUEUR

Le texte réglementant les placements au Cameroun a été inspiré de la réglementation française. En effet, le Décret français du 30 Décembre 1938, modifié qui fixe les règles de constitution, de fonctionnement et de contrôle des compagnies d'assurance énumère dans son titre XI (et en particulier aux articles 153, 154, 169 et 170), les actifs admis en représentation des provisions techniques, et dans quelle proportion minimale ou maximale. Il indique également les règles d'attribution de ces actifs lors de chaque inventaire annuel. La législation camerounaise va dans le même sens.



" les primes à recevoir admises (...) en représentation des provisions techniques (...) ne peuvent excéder 40 % du montant total des disponibilités sus-visées ".

Autrement dit, les primes à recevoir ne doivent <sup>pas</sup> en réalité, excéder 12 % des provisions techniques.

b) Les placements de première catégorie

Les placements de première catégorie sont ceux admis sans limitation. Ils sont constitués en :

- Valeur d'Etat Camerounais, ou jouissant de sa garantie et notamment en bons ou titres d'emprunts émis par le Trésor.
- Titres d'Emprunts émis par les organismes publics ou para publics, les collectivités publiques et jouissant de la garantie de l'Etat.
- Dépôts effectués auprès de ces organismes.
- Immeubles situés sur le territoire du Cameroun sur autorisation spéciale du Ministère des Finances.
- Fonds déposés en cautionnement dans un compte du Trésor

c) Les placements de seconde catégorie

Sont admis dans la proportion de 25 % au maximum du total des placements.

- En prêts en première hypothèque sur immeubles bâtis ou non sur le territoire du Cameroun, sans que l'ensemble des hypothèques en premier rang sur un même immeuble puisse excéder 40 % de sa valeur estimative.

- En titres inscrits à la côte officielle d'une bourse de la zone franc, sans<sup>que</sup> les valeurs émises ou les prêts détenus par un même emprunteur puissent dépasser 5 % du total des placements affectés à cette catégorie.
- En tous autres placements autorisés par le Ministère des Finances dans les conditions qu'il aura fixées.

Section 2                    EVALUATION DES PLACEMENTS

Cette évaluation, selon la réglementation, varie suivant qu'il s'agit des titres cotés en bourse, des titres non cotés, des immeubles, des parts ou actions, ou des autres placements.

1) Pour les titres cotés en bourse

Leur évaluation se fait au prix d'achat ou au cours le plus bas de la bourse du jour de l'inventaire, si ce cours est inférieur au prix d'achat.

2) Pour les titres non cotés

L'évaluation se fait à la valeur nominale.

3) Pour les immeubles

On tient compte du prix d'achat ou du prix de revient déduction faite d'un amortissement annuel de 3 %

4) Pour les parts ou actions des sociétés immobilières  
à leur valeur d'affectation

5) Pour les autres placements autorisés par le Ministère des  
Finances

L'évaluation se fera selon les règles édictées par l'autorité réglementaire.

X Pour faire respecter cette réglementation, une ordonnance n° 73-14 du 10 Mai 1973, dans son article 75 prévoit des sanctions "les infractions sont punies d'une amende transactionnelle de 20.000 à 1.000.000 F CFA infligée par le Ministère des Finances et d'une suspension d'agrément pour une ou plusieurs catégories ou sous-catégorie d'opérations d'assurance".

La législation exige d'autre part que les provisions techniques soient expressément représentées par des actifs déterminés et que cette affectation apparaisse clairement dans les bilans et les comptes des entreprises.

Ces textes révèlent, s'il en est encore besoin, le souci constant de veiller à ce que les actifs soient prudemment évalués afin qu'au moment de leurs réalisations, ils soient au moins égaux aux engagements qu'il sont censés couvrir.

La critique qu'on peut néanmoins formuler est <sup>que</sup> cette réglementation est trop générale, c'est-à-dire qu'elle s'applique à toutes les branches IARD ; nous estimons qu'il serait très difficile, dans cette perspective, de suivre de façon assez précise, l'évolution de la gestion des provisions techniques de l'assurance automobile, et surtout leurs réalisations. Lorsque'on connaît le caractère assez exceptionnel de cette branche, cette démarche pourrait fonder davantage notre incertitude.

### CHAPITRE III      ESSAI D'ANALYSE

X La réglementation, comme nous l'avons vu plus haut, définit les types de placements autorisés aux compagnies d'assurance. cela est dû à un objectif double :

- d'une part, protéger les assurés en veillant à la solvabilité des compagnies d'assurance,
- d'autre part, servir une politique économique guidée par les pouvoirs publics.

Cependant, ces deux préoccupations, qui peuvent être contradictoires, parfois, menaçant la solvabilité des assureurs et même, les empêchant de faire face rapidement à leurs obligations.

La question qui se pose à l'issue de cette approche est de savoir comment maximiser le rendement des investissements dans le cadre des provisions techniques automobile, permettant par le fait même, une plus grande célérité dans le règlement des sinistres automobile.

La question, sans être insoluble, présente des difficultés certaines.

#### Section 1

#### ADAPTABILITE DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

#### A/ ETUDE DE L'ETAT C<sup>4</sup>

L'Etat C<sup>4</sup> que la réglementation exige des sociétés d'assurance pour dégager le montant des provisions techniques et de leur couverture est une pièce annuelle justificative des engagements.

Il s'agit, pour l'autorité de contrôle, à travers cet état, de savoir si les compagnies d'assurance respectent les placements selon les prescriptions de l'autorité de contrôle. Il se présente sous le schéma suivant :

.../..

SOCIETE :

ETAT C<sup>4</sup>

ANNEE :

MONNAIE :

MONTANT DES PROVISIONS TECHNIQUES  
ET DE LEUR COUVERTURE

Pays :

I) MONTANT DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES

- (1) Provisions pour risques en cours
- (2) Provisions pour sinistres à payer
- (3) PROVISIONS mathématiques
- (4) Autres provisions techniques

II) COUVERTURE DE SES ENGAGEMENTS (sans énumération)

	: : : : : :	PRIX d'achat	: Valeur esti- : mée suivant la : réglementation	: Valeur ins- : crite au : bilan
1. Placements admis sans limitation (1ère catégorie)	: : : : : :			
(A) Valeurs d'Etat.....	: :			
(B) Immeubles.....	: :			
(C) Autres.....	: :			
TOTAL (A) + (B) + (C)	: : : : : :			
2. Autres placements (2ème catégorie)	: : : : : :			
(A) Valeurs situées dans le pays	: : : : : :			
(a) Immeubles.....	: :			
(b) Autres.....	: :			
TOTAL (a) + (b)	: : : : : :			
(B) Autres valeurs	: :			
TOTAL (A) + (B)	: : : : : :			
TOTAL des Placements (1) + (2)	: : : : : :			
3. Divers (liquidités)	: : : : : :			
(A) Espèce en caisse et banque:	: :			
(B) Primes à recevoir.....	: :			
TOTAL (A) + (B).....	: : : : : :			
TOTAL Général de couverture des P.T. (1) + (2) + (3).....	: : : : : :			
TOTAL des placements situés dans le pays (1) + (2)	: : : : : :			
	: : : : : :			

Au regard de ce tableau, nous pouvons relever que l'Etat C<sup>4</sup> ne distingue pas les provisions IARD et les provisions mathématiques, encore moins les provisions IARD des provisions automobile.

La branche automobile se trouve ainsi dans cette globalité, ce qui pose un problème de suivi des provisions techniques et des produits financiers dégagés par cette branche.

Nous estimons que le caractère social et surtout déficitaire devrait entraîner un suivi assez méthodique de la réalisation de ces provisions, ce qui supposerait, une réglementation des placements tout-à-fait distincte.

Dans cette perspective, ne serait-il pas opportun de confectonner un Etat distinct, différent de l'Etat C<sup>4</sup> actuel ; ce qui prouverait, à coup sûr, l'attention particulière portée à la gestion de cette branche ?

## Section 2

### CRITERE PRIORITAIRE DES PLACEMENTS EN AUTOMOBILE

La situation financière des assureurs automobile serait probablement meilleure si leurs investissements leur rapportaient davantage. Certes, la nécessité de s'orienter vers des investissements sûrs -du moins raisonnablement- et de conserver un certain degré de liquidités ne doit jamais être ignorée.

X Cependant, la réglementation devrait tenir compte du fait que les besoins en liquidités sont plus aigus dans la branche automobile que dans les autres branches;

...../..

X  
X  
X  
En effet, malgré la caractère social de l'assurance automobile, qui n'est pas particulièrement orientée vers la recherche absolue des bénéfiques, il serait quand même préjudiciable pour les assureurs et même pour les associés le fait d'être dans l'impossibilité de faire face aux engagements. En outre, il pourrait être aberrant de conster des retards démesurément longs pour les indemnisations, et même de relever des cas d'indemnisation hypothétique ce qui, à n'en pas douter, pourrait à long ou à moyen terme, ternir l'image de marque de cette branche d'assurance.

X  
Il faudrait, au demeurant, non seulement que ces liquidités soient rentables, mais aussi facilement réalisables. Ce qui, en l'Etat actuel des choses, ne semble pas être l'avis de l'autorité réglementaire.

L'arrêté n° 459/MINFI/CE modifiant et complétant certaines dispositions de l'arrêté n° 131/MINFI/CE du 8 Janvier 1983 en est une illustration pabibulaire.

Au regard de cette curieuse disposition réglementaire, nous pouvons faire les remarques suivantes :

- le texte a voulu assainir un domaine d'activité économique et financière, à savoir les banques.
- par contre, le texte dispose que les dépôts à vue ne sont plus rémunérés.

Dans l'esprit de cette réglementation, l'assureur n'est pas particulièrement servi dans ses préoccupations. Car, en réalité, l'assureur devrait avoir régulièrement des liquidités pour pouvoir payer les sinistres; or, en assurance automobile, les sinistres sont très réguliers. Les dépôts à vue apparaissent, à notre avis comme la solution aux règlements rapides des sinistres, le souci de rentabilité étant devenu caduc, il y a là matière à inquiétude.

.../..

CAS PARTICULIER DES PROVISIONS  
POUR SINISTRES A PAYER

Elles devraient rapporter un intérêt suffisant pour compenser l'accroissement du coût des sinistres dû à l'inflation. En demandant aux assureurs d'investir sans limitation dans certaines valeurs (valeurs d'Etat notamment) dont les taux d'intérêt sont maintenus artificiellement bas, les pouvoirs publics adoptent une attitude qui peut avoir des effets négatifs très graves sur la situation financière et sur la capacité d'exécuter leurs engagements.

Les résultats financiers doivent, dans les préoccupations de l'assureur, contribuer à équilibrer les résultats techniques dont le déficit est tout simplement devenu chronique.

Par ailleurs, ils doivent aussi, dans toute la mesure du possible, pallier les effets de l'érosion monétaire qui sont d'autant plus inquiétants qu'il s'écoule généralement un délai assez considérable entre la constitution de la provision pour sinistres à payer et le règlement des sinistres.

Les mesures ci-dessus préconisées, n'ont pas pour but un changement fondamental du secteur. Une telle étude serait fastidieuse. L'objectif recherché était plutôt de particulariser la branche automobile dans la réglementation, eu égard à son caractère singulier.

C O N C L U S I O N

L'assurance automobile est-elle capable de faire face à ses dettes envers les assurés et tiers bénéficiaires ? Au regard de la législation, des soupapes de sécurité sont placées. Les provisions techniques exigées par les dispositions législatives et réglementaires en sont une illustration poignante.

Cependant, ces provisions techniques, évaluées selon des méthodes spécifiques énoncées par la législation, sont confrontées, dans leurs réalisations à l'hyperthrophie qui étrangle aujourd'hui la branche automobile: les résultats techniques se dégradent sans cesse, la garantie R.C n'ayant toujours pas trouvé une voie de salut, en ce qui concerne notamment le système indemnitaire; le taux de sinistralité a atteint un niveau alarmant.

Face à cette situation, et compte tenu, par ailleurs des enjeux que présente la branche automobile, certaines solutions paraissent tout à fait indiquées pour réhausser la crédibilité de l'assureur automobile.

- Sur le plan technique: une évaluation assez correcte des provisions techniques par les sociétés en appliquant les méthodes de calcul prévues par la réglementation. Ce qui suppose un outil de travail approprié et un effort soutenu de formation du personnel appelé à exécuter cette tâche.

- Sur le plan législatif: une refonte des textes législatif et réglementaire s'avère préoccupante; le but visé est d'adapter la réglementation des assurances aux nouvelles réalités de risque automobile aujourd'hui. L'action concertée de tous les intervenants - assureurs, pouvoirs publics - nous apparaît, toutes proportions gardées, comme l'un des jalons essentiels qui permettra à l'assureur automobile de se présenter en face de ses assurés et tiers bénéficiaires de contrats, comme un débiteur solvable.

Pour ce faire, ne pourrait-on pas envisager une distinction dans le domaine des exigences des placements, entre les sociétés étrangères, très souvent riches et par conséquent solvables, et les sociétés de droit national, qui devraient avoir plus de latitude dans la gestion de leurs placements, ce qui leur permettrait sans doute d'accroître leur rentabilité ? Cette mesure à caractère incitatif n'aurait-elle pas également pour effet, de motiver les sociétés étrangères, percevant la pertinence de cette orientation, à se transformer en société de droit national camerounais ?

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

Gestion des Entreprises d'Assurance  
(Gerard Valin)

M E M O I R E :

Provision Technique au Sénégal  
(Amadou Seck)  
Cycle Supérieur IIA (1978-1980)

C O U R S :

Législation et Réglementation des Assurances  
Bassirou DIOP  
Gestion Financière des Entreprises d'Assurance  
Mamadou Racine Bathily  
  
Contrôle sur place  
Garbarz

DOCUMENTS DIVERS

Législation Camerounaise des Assurances.