

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE
DES MARCHES D'ASSURANCE
(CIMA)**



**INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
(IIA)**

BP : 1575 Yaoundé-Cameroun

Tél : (237) 22 20 41 52

Fax : (237) 22 20 71 51



MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

**En vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES
EN ASSURANCES (DESS-A)**

THEME:

**EVALUATION DE L'ACTION DE L'ASAC
(ASSOCIATION DES SOCIETES D'ASSURANCE DU
CAMEROUN) DANS LE PROCESSUS
D'ASSAINISSEMENT DU MARCHÉ
CAMEROUNAIS:2002-2008**

Présenté par
TIWA TIMADJI Nicodème
18^e promotion du cycle III DESS-A
(2006-2008)

Sous la direction de
Monsieur ETOUA Philippe
Directeur de la Micro Assurance,
Alpha Assurances.

Novembre 2008

SIGLES ET ABREVIATIONS

ANIF : Agence Nationale d'Investigation Financière

APCAR : Association Professionnelle des Courtiers d'Assurance et de
Réassurance

ASAC : Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun

CAF : Coût Assurance Fret

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale

CIMA : Conférence Interafricaine des marchés d'Assurance

CNA : Commission Nationale d'Arbitrage

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le
Développement

FANAF : Fédération des Sociétés d'Assurance de Droit National Africaines

FAP Sauf : Franc d'Avaries Particulières Sauf

FFSA : Fédération Française des Sociétés d'Assurance

GUCE : Guichet Unique du Commerce Extérieur

IARD : Incendie Accident Risques Divers

PSAP : Provisions pour Sinistres à Payer

RC : Responsabilité Civile

TPV : Transport Public des Voyageurs

DEDICACE

- A mon épouse Carine pour son amour et sa patience à mon égard et surtout pour le sérieux avec lequel elle a conduit la famille pendant les moments les plus rudes de ma formation ;
- A mes enfants Armel et Andréa ;
- A mes sœurs (Henriette, Laurence, Bertine, Germaine, Adélaïde, Diane, Hilary) et frères (Carlès, Charles, Boris) que j'ai un peu délaissés, à mon corps défendant, pendant ma formation et pour leur soutien moral ;
- A la grande famille NGAFO et à mes beaux frères.

REMERCIEMENTS

Mes sincères remerciements à :

- Monsieur AWANGA Zacharia, Directeur général de Samaritan Insurance Incorporation, et à Monsieur MPOLO Stean, Président du conseil d'administration de cette entreprise pour leur accueil et leur contribution à ma formation ;
- Tout le personnel de Samaritan Insurance Incorporation pour leurs bonnes dispositions à transmettre leurs connaissances ;
- Tout le corps enseignant et le personnel de l'Institut International des Assurances ;
- Tous mes camarades de promotion et plus particulièrement à Monsieur SAWADOGO PEGWENDE Moïse pour son soutien intellectuel et son abnégation dans la conduite de l'équipe de travail ;
- Madame ETEKI Désiré, Directeur des ressources humaines du ministère des finances du Cameroun pour son soutien matériel et financier ;
- Tout le personnel de la Direction des Ressources Humaines du ministère des finances, en particulier à Léopoldine ;
- Monsieur ETOUA Philippe pour la direction de ce mémoire et à Monsieur BINGAN Zacharie, Directeur technique à Samaritan Insurance
- L'Etat du Cameroun pour le financement de ma formation.

SOMMAIRE

SIGLES ET ABREVIATIONS.....	i
DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
SOMMAIRE.....	iv
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : LES AVANCEES DE L'ASSAINISSEMENT REALISEES PAR L'ASAC.....	3
CHAPITRE PRELIMINAIRE : PRESENTATION DE L'ASAC.....	4
CHAPITRE 1 : LES PROGRES LIES AUX ACTIONS PERMANENTES D'ASSAINISSEMENT.....	7
CHAPITRE 2 : CONTRIBUTIONS DES ACTIONS PONCTUELLES A L'ASSAINISSEMENT.....	20
DEUXIEME PARTIE : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC ET LES PERSPECTIVES D'ASSAINISSEMENT DU MARCHÉ CAMEROUNAIS DES ASSURANCES.....	27
CHAPITRE 3 : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC.....	28
CHAPITRE 4 : LES PERSPECTIVES DE L'ASSAINISSEMENT.....	36
CONCLUSION.....	48
BIBLIOGRAPHIE.....	I
ANNEXES.....	III
TABLE DES MATIERES.....	IV

INTRODUCTION

Sauver le secteur des assurances au Cameroun de la faillite, telle est aujourd'hui la préoccupation principale de l'ASAC (Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun) face à la multitude de maux qui continuent de gangrener cette profession. Les actions d'assainissement conduites par l'ASAC s'inscrivent dans le prolongement de celles initiées par la CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance) depuis sa création en 1992 à Yaoundé au Cameroun avec le soutien actif de la coopération française.

En effet, à l'instar des autres pays membres de la CIMA, l'offre d'assurance s'est progressivement déstructurée au Cameroun avec la crise économique qui a frappé ce pays au cours des années 1980 engendrant des effets notables sur le système financier en général et le secteur des assurances en particulier, notamment la difficulté à respecter les ratios prudentiels. Les conséquences de ces déséquilibres structurels se sont répercutées sur la qualité des prestations et ont altéré le rôle que les sociétés étaient censées jouer dans l'économie. En plus, et pour diverses raisons, la supervision et le contrôle au niveau national avaient démontré les limites de leurs capacités, d'où la création d'un organe supra national, la CIMA.

Il est indéniable que les mesures prises par la CIMA, depuis le début de ses activités en 1992, ont contribué à remettre un peu d'ordre sur le marché camerounais qui, en dehors des autres mesures disciplinaires prévues par le code CIMA, a déjà connu sept fois la sanction extrême qu'est le retrait de la totalité des agréments.

Seulement, au regard de l'état des lieux du marché CIMA, et donc du marché camerounais aujourd'hui, dressé par Adolphe OUEDRAOGO, chef de la brigade de contrôle de la CIMA en février 2008 à Bamako au Mali lors de l'assemblée générale de la FANAF (Fédération des Sociétés d'Assurance de Droit National Africaines), l'on doit reconnaître que l'ampleur de la tâche qui reste à accomplir est considérable. C'est pourquoi l'ASAC s'est lancée dans des actions d'assainissement pour donner une réponse spécifique à certains maux de son marché, dans les limites de ses compétences.

Il convient de s'interroger sur l'efficacité des actions de l'ASAC. C'est pourquoi une évaluation, même à mi parcours, des actions de cette structure, semble indispensable pour déterminer si elle est dans le bon sens. Il s'agit d'établir le bilan, d'apprécier l'impact des actions menées jusque là par l'ASAC, de procéder aux ajustements en vue des actions futures, l'objectif étant de conformer la gestion des entreprises du secteur aux normes de ce métier et de regagner la confiance des assurés et du grand public.

D'une manière générale, on peut affirmer que les actions de l'ASAC sont porteuses de changements même si elles restent non perfectibles.

Les développements qui vont suivre s'attèleront à présenter, d'une part, les avancées de l'assainissement réalisées par l'ASAC (première partie) et, d'autre part, les insuffisances de l'action de l'ASAC et les perspectives de l'assainissement (deuxième partie).

PREMIERE PARTIE : LES AVANCEES DE L'ASSAINISSEMENT REALISEES PAR L'ASAC

Les avancées de l'assainissement du secteur des assurances peuvent être appréciées à deux niveaux : d'une part, au niveau des actions permanentes (chapitre 1) et, d'autre part, au niveau des actions ponctuelles (chapitre 2). Il conviendrait de faire une présentation préalable de l'ASAC dans un chapitre préliminaire.

CHAPITRE PRELIMINAIRE : PRESENTATION DE L'ASAC

L'ordonnance n°73/14 du 10 mai 1973 fixant la réglementation applicable aux organismes d'assurances consacre la première réforme de ce secteur de l'économie du Cameroun. Elle prévoit ainsi la création d'une association professionnelle des sociétés d'assurance dotée de missions spécifiques (I) et d'une organisation lui permettant de réaliser les objectifs qui lui sont assignés (II).

I- La création de l'ASAC et ses missions

A- La création de l'ASAC

L'ASAC a été créée par l'ordonnance n°85/003 du 31 août 1985 en application de l'article 66 de l'ordonnance n°73/14 précitée. Il s'agissait de mettre en place une organisation professionnelle regroupant l'ensemble des sociétés d'assurance agréées pour présenter les opérations d'assurances à l'exclusion des courtiers et des agents généraux, libres de se constituer en syndicat ou en association.

La tutelle de l'Etat exercée sur cette structure traduisait ainsi le souci d'avoir le contrôle sur ce secteur économique marqué par une forte pénétration extérieure et une importante extraversion des affaires et donc des primes nécessaires à la jeune et fragile économie du pays qui venait alors d'accéder à l'indépendance.

L'ASAC compte aujourd'hui 25 membres, soit 18 en dommages et 7 en vie. Elle s'applique à rendre effectives les missions qui lui ont été assignées par l'ordonnance de 1985.

B- Les missions de l'ASAC

L'ASAC a pour mission principale le développement et la promotion de l'activité du secteur de l'assurance. A ce titre, elle :

- assure la représentation et la défense des intérêts de la profession. Elle sert ainsi de courroie de transmission entre le marché et les autres institutions publiques ou privées, étatiques ou internationales en ce qui concerne la recherche de solutions à l'ensemble des problèmes du marché ;

- sert d'outil de concertation avec les différents partenaires tant externes (par exemple les médias) qu'internes (organisations d'intermédiaires par exemple) et joue le rôle d'interface entre les entreprises adhérentes et les organismes techniques et sociaux organisés et gérés pour compte collectif. C'est le cas aujourd'hui du bureau national de la carte rose donc la direction a été confiée à l'ASAC par la tutelle.

Pour l'accomplissement de ses missions l'ASAC s'est dotée d'un certain nombre d'organes.

II- L'organisation de l'ASAC

Les organes de l'ASAC sont :

- une assemblée générale ;
- un bureau ;
- un secrétariat général ;
- des commissions techniques ;
- une commission nationale d'arbitrage.

A- L'assemblée générale

Composée de l'ensemble des membres que sont les sociétés d'assurance, l'assemblée générale se réunit deux fois au cours de l'année et peut être convoquée en réunion extraordinaire. Elle élit le bureau exécutif et fixe les grandes orientations de la politique à mener par le bureau exécutif.

B- Le bureau

Doté d'un président, de deux vice présidents, d'un trésorier et de trois membres, le bureau est chargé de la mise en application des grandes orientations de la politique que lui assigne l'assemblée générale. Il se sert du bras séculier qu'est le secrétariat général.

C- Le secrétariat général

Conduit par un secrétaire général, assisté de deux chargés d'études, le secrétariat général assure l'exécution au quotidien des décisions et résolutions prises par le bureau.

D- Les commissions techniques

Leur nombre varie en fonction des problèmes majeurs à résoudre au cours de l'année. Les commissions techniques sont :

- la commission des intermédiaires et experts ;
- la commission d'arbitrage et contentieux divers ;
- la commission des ressources humaines ;
- la commission maritime et transport ;
- la commission communication ;
- la commission maladie et individuelle accidents ;
- la commission comptabilité et fiscalité ;
- la commission vie et capitalisation ;
- la commission incendie et risques divers ;
- la commission informatique et nouvelles technologies de l'information ;
- la commission automobile ;
- la commission affaires sociales.

CHAPITRE 1 : LES PROGRES LIES AUX ACTIONS PERMANENTES D'ASSAINISSEMENT

Diverses réflexions et actions ont été menées par l'ASAC dont les incidences sont indéniables sur le marché camerounais : il s'agit de la sécurisation des primes émises en assurance transport maritime (section 1), d'une meilleure gestion du contentieux entre compagnies d'assurance (section 2), de l'engagement au respect de la réglementation (section 3) et de l'intensification de la communication (section 4).

Section 1 : La sécurisation des primes en assurance transport maritime

Sur recommandation de la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement)¹ le Cameroun, comme la plupart des pays émergents, a adopté en 1975 une loi instituant l'obligation d'assurance et de domiciliation de l'assurance des marchandises importées auprès d'un assureur agréé localement².

Au fil des années, des pratiques contraires aux principes de l'assurance se sont installées dans cette branche justifiant ainsi la nécessité d'une harmonisation des opérations d'assurance transport maritime (I) dont les résultats positifs ne se sont pas faits attendre (II).

I- La nécessité de l'harmonisation du certificat d'assurance maritime

Le certificat d'assurance maritime est le fruit d'une longue réflexion menée au sein de la commission technique maritime de l'ASAC pour mettre fin au désordre qui régnait dans cette catégorie de risque, dû à trois principales raisons : la prolifération des certificats d'assurance (A), la faiblesse des taux de prime (B) et la double assurance (C).

¹ Lors de sa 3^e session tenue à Santiago au Chili en 1972, la CNUCED a recommandé aux pays en voie de développement de prendre des mesures pour permettre aux assureurs locaux de couvrir les opérations d'assurance générées par leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur.

² Loi n°75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

A- La prolifération des certificats d'assurance

Elle est favorisée par la faculté dont disposaient les différents intervenants que sont les transitaires, les intermédiaires et les compagnies d'assurance, d'émettre chacun des certificats d'assurance. En l'absence de tout contrôle et dans l'indifférence générale, certains intermédiaires sont parvenus à émettre des certificats d'assurance sur leurs propres papiers en-tête.

Les conséquences de ce développement anarchique sont : la circulation de certificats de complaisance dont l'authenticité est parfois douteuse mettant ainsi les opérateurs économiques dans l'insécurité quant à la couverture de leurs marchandises. On observait également la distraction des primes par les intermédiaires et la difficulté à déterminer les responsabilités et à exercer les recours.

B- La faiblesse des taux de prime

Elle s'explique de deux manières :

- d'une part, par les usages du port qui veulent que les importateurs prennent l'assurance seulement lorsque leurs marchandises sont parvenues au port de débarquement et non au port d'embarquement comme le veulent les principes de l'assurance. L'aléa ayant disparu, un marchandage s'instaure entre l'assureur et le propriétaire de la marchandise aboutissant à des taux de prime anormalement bas. L'assureur se montre d'autant plus compréhensif qu'il n'aura pas de sinistre à payer, l'objectif étant juste d'obtenir un simple papier permettant d'accomplir les formalités douanières et d'éviter ainsi les tracasseries.

- d'autre part, par la présence de nombreux intermédiaires incontrôlables qui accentuent la concurrence sans pour autant reverser auprès des compagnies d'assurance les primes ainsi perçues.

C- La double assurance

Elle consiste à garantir la marchandise auprès d'un assureur dans le pays du siège du vendeur qui applique les conditions de vente CAF (Coût Assurance Fret) sans tenir compte de la législation applicable dans le pays de l'acheteur, contraignant ainsi l'importateur, une fois au port de débarquement, à souscrire une deuxième assurance auprès d'un assureur local ; le souci dans ce cas est de satisfaire aux exigences de l'obligation d'assurance et de domiciliation de l'assurance sur facultés importées, ce qui réduit l'assureur à un rôle de « simple

percepteur de taxes dont le contrat passe pour une farce », d'après Jérôme YEATMAN³.

La mise en place du certificat d'assurance maritime a permis de résoudre dans une certaine proportion ces problèmes et d'aboutir à quelques résultats positifs.

II- Les résultats positifs obtenus

L'entrée en vigueur du certificat d'assurance maritime harmonisé le 1^{er} octobre 2002 a permis d'observer un recul des pratiques frauduleuses (A) et une tendance à l'évolution du chiffre d'affaires dans cette branche (B), du moins dans les premières années.

A- Le recul des pratiques frauduleuses

Pour parvenir à ce résultat, l'ASAC a pris des mesures efficaces pour la sécurisation des documents et pour une meilleure tarification des risques.

En ce qui concerne la sécurisation des attestations d'assurance, l'ASAC a procédé à leur centralisation en son sein notamment leur impression, leur contrôle et leur distribution à ses membres. Par ailleurs, seuls les compagnies d'assurance et les intermédiaires ayant reçu mandat d'elles pouvaient émettre des certificats d'assurance à l'exclusion des transitaires et de tout autre intermédiaire du domaine portuaire.

De même, des progrès ont été enregistrés dans la tarification grâce à l'exigence faite par l'ASAC d'appliquer un taux de prime plancher de 0,20% en FAP Sauf (Franc d'Avaries Particulière Sauf) avec un minimum de 10 000 FCFA par certificat.

En outre, l'effectivité du contrôle et de la collecte du certificat maritime harmonisé depuis le 28 mars 2005 par la Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE) permettra l'essor de la branche transport maritime⁴. Il sera désormais possible à l'ASAC d'affiner ses statistiques dans cette branche, d'évaluer les émissions de primes et de vérifier la tarification et l'authenticité des certificats

³ Intervention de M. Jérôme YEATMAN dans le cadre du cycle de conférences organisées par l'Institut International des Assurances (IIA) en présence des dirigeants du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC), salle de conférence de l'hôtel la Falaise, Bonanjo Douala, le 09 novembre 2007.

⁴ Voir www.asac-cameroun.com

émis. L'effet principal que l'on attend de cette mesure étant la croissance du chiffre d'affaires.

B- La croissance du chiffre d'affaires

Avec l'entrée en vigueur du certificat d'assurance maritime harmonisé le 1^{er} octobre 2002, on aurait dû s'attendre logiquement à une augmentation du chiffre d'affaires de cette catégorie au cours de l'année suivante.

Seulement, on va observer d'abord un effondrement surprenant de la production en 2003. En effet, elle est passée de 7 945 860 752 FCFA en 2002 à 4 781 748 400 FCFA en 2003, soit une forte baisse de 39,82%. Cet important repli pourrait être dû aux résistances de certains acteurs qui refusaient d'adhérer à ce certificat harmonisé ainsi qu'à l'absence de tout contrôle des émissions des attestations d'assurance.

Par la suite, on remarque un retour à la croissance du chiffre d'affaires qui passe à 8 743 356 722 FCFA en 2004 contre 4 781 748 400 FCFA en 2003, soit une progression de 82,84%. Cette tendance à la croissance du chiffre d'affaires va se poursuivre en 2005 pour se situer à 12 274 017 735 FCFA, soit une hausse de 40,38% par rapport à 2004.

Ainsi, on peut affirmer que le certificat d'assurance maritime harmonisé a permis d'assainir, dans une certaine mesure, la catégorie transport maritime puisque le chiffre d'affaires est en nette augmentation malgré les balbutiements qui en ont atténué les effets en 2003.

Une des actions marquantes de l'ASAC est la gestion du contentieux entre compagnies d'assurance avec un certain succès.

Section 2 : Une meilleure gestion du contentieux entre compagnies

La meilleure gestion du contentieux entre compagnies a eu pour effet l'amélioration dans le règlement des sinistres. Cette amélioration est due, d'une part, à l'action de la commission nationale d'arbitrage et de contentieux divers (CNA) (I) et, d'autre part, à celle du bureau national de la carte rose, organe sous tutelle de l'ASAC (II).

I- L'apport de la CNA dans la gestion du contentieux national.

Avant de présenter l'apport proprement dit de la CNA dans le règlement du contentieux au sein de la profession (B), il conviendrait de se pencher sur les raisons qui ont justifié la mise en place de cette structure (A).

A- Les raisons de la mise en place de la CNA

La justification principale de la mise en place de la CNA est le souci du règlement des sinistres de responsabilité civile même si on doit relever aussi la préoccupation d'adopter une position commune sur les questions de droit.

Tout est parti du constat du non règlement ou du règlement tardif des sinistres de responsabilité civile. En effet, les compagnies du marché s'étaient illustrées par leur pratique du dilatoire, attitude qui consiste à multiplier les formalités et les procédures ou à garder le silence malgré les relances répétées à destination des entreprises mises en cause.

Une autre pratique courante sur le marché c'est les représailles qui consistent à n'assumer sa responsabilité civile que si la société adverse répond favorablement aux dossiers qu'elle détient.

On a ainsi abouti à des blocages dont les principales victimes sont les assurés et les tiers avec pour corollaire le développement de l'idée selon laquelle les assureurs ne paient pas les sinistres.

B- L'impact de l'activité de la CNA

Premièrement, la CNA a examiné 605 dossiers litigieux depuis le début de ses activités en 2005 jusqu'au 14 octobre 2008 parmi lesquels certains étaient en instance depuis plusieurs années. Sur les 605 dossiers examinés, l'ASAC a rendu 530 sentences arbitrales et 75 avis. Les sentences arbitrales sont prises en cas de litige entre compagnies d'assurance tandis que les avis sont la réponse aux saisines de l'organe arbitrale par les victimes ou les assurés.

Deuxièmement, on observe une amélioration dans le paiement des prestations. Bien qu'il soit difficile d'apprécier les montants en jeu dans ces 605 dossiers, on remarque l'augmentation du montant des règlements des sinistres entre les exercices 2004 et 2005 qui serait en partie due à l'activité de la CNA. En

effet, les prestations payées sont passées de 23 306 687 612 FCFA en 2004 à 26 750 765 608 FCFA en 2005, soit une hausse de 14,77%.

Troisièmement, on note un recul de la pratique du dilatoire puisque les compagnies savent que la CNA peut désormais être saisie rapidement en cas de silence après quelques relances. En outre, on voit aussi une plus grande rapidité dans le règlement des sinistres de responsabilité civile.

Enfin, on espère une amélioration de l'image des assureurs auprès des assurés et du grand public qui est aussi l'un des objectifs poursuivis par le bureau national de la carte rose dans la gestion du contentieux sous régional.

II- La contribution du bureau national de la carte rose dans la gestion du contentieux sous régional

Il convient de présenter d'abord la carte rose (A) avant de voir l'impact de l'activité du bureau national dans la résolution du contentieux entre compagnies de la sous région CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale) (B).

A- Présentation de la carte rose CEMAC

La carte internationale de responsabilité civile automobile de la CEMAC ou carte rose CEMAC est un service d'assurance ayant pour but la facilitation de la gestion des sinistres transfrontaliers de responsabilité civile automobile.

Dans le cadre de l'intégration économique, la carte rose a été instituée par l'acte 2/96 du conseil des chefs d'Etat de la CEMAC qui approuve le protocole d'accord relatif à sa création et signé de l'ensemble des ministres de la CEMAC en charge des assurances.

Concrètement, pour tous les sinistres survenus dans la zone CEMAC entre au moins deux ressortissants de la CEMAC dont l'un circule hors de son pays de résidence, le bureau national représente la compagnie du véhicule circulant hors de son territoire.

B- L'impact de l'activité du bureau

Pour ne prendre que la période du 1^{er} janvier 2007 au 31 mai 2007, l'organe de gestion a examiné 137 sinistres qui portent sur des réclamations d'un montant de 548 321 622 FCFA. Ces dossiers se répartissent en 77 sinistres débiteurs, c'est-à-dire qu'il revient à la partie camerounaise d'indemniser l'autre qui est à l'étranger, et de 60 sinistres demandeurs dont la réparation incombe à la partie étrangère ayant causé un préjudice à un assuré qui réside au Cameroun.

Sur la même période précitée, 26 dossiers sur 137 ont été entièrement liquidés, soit 18,97% pour un montant de 49 397 717 FCFA. Ce faible taux de règlement est dû à divers obstacles⁵ que ce bureau rencontre dans son action

Le souci d'une meilleure gestion du contentieux entre compagnies traduit leur volonté d'amélioration de leur image auprès du grand public. Cet objectif pourrait être atteint si les compagnies s'astreignaient au respect de la réglementation.

Section 3 : L'engagement au respect de la réglementation

Face à la récurrence du déséquilibre technique de l'assurance automobile, les compagnies d'assurance ont entrepris d'assainir cette branche. Au cours d'une assemblée générale extraordinaire consacrée exclusivement à l'assurance automobile, elles ont pris des engagements à caractère déontologique relatifs au respect du tarif RC (Responsabilité Civile) automobile (I) et à l'observation des taux de commissions allouées aux courtiers (II).

I- L'engagement au respect du tarif RC automobile

Le respect du tarif RC automobile⁶ fait l'objet du protocole d'accord signé le 16 juillet 2006 par les compagnies d'assurance. Ce texte précise les conditions de souscription de l'assurance RC automobile (A), les conditions d'application des bonus et malus (B) et les sanctions au non respect du protocole d'accord (C).

⁵ Voir supra, page 33.

⁶ Arrêté n°00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 fixant le tarif de responsabilité civile automobile.

A- Les conditions de souscription de l'assurance RC automobile

Elles varient en fonction du type d'assurable.

Pour les particuliers et pour une police mono véhicule, en plus du questionnaire à remplir, il faut présenter le véhicule, le permis de conduire du conducteur habituel et le certificat de capacité pour les taxis, l'attestation de non sinistre en cas de changement d'assureur et le certificat de visite technique.

Pour les personnes morales et pour les flottes, il faut présenter les cartes grises et certificats de visite technique des véhicules, les listings des conducteurs autorisés et leurs permis de conduire, le nom de l'ancien assureur, le nombre de sinistres par véhicule pour les 12, 24 et 36 derniers mois.

B- Les conditions d'application des bonus et malus

L'article 5 du protocole fait obligation à l'assureur de délivrer, dans un délai maximum de 48 heures à l'assuré qui le sollicite, une attestation de non sinistre qui est la pièce à présenter par l'assuré pour bénéficier du bonus chez le nouvel assureur.

En outre, pour l'application de la bonification pour non sinistre, le nouvel assurable doit, d'une part, remplir obligatoirement le questionnaire proposition d'assurance et, d'autre part, remettre au nouvel assureur l'attestation de l'ancien assureur indiquant le niveau de majoration pour sinistre atteint pour chaque véhicule.

C- Les sanctions au non respect du protocole d'accord

D'abord, tout contrevenant au protocole d'accord ou au tarif RC automobile s'expose à la mise en garde du bureau de l'ASAC pour la première infraction. Ensuite, des pénalités de 100 000 FCFA peuvent être appliquées à partir de la deuxième infraction et par contrat dont la tarification est irrégulière. Elles passent à 500 000 FCFA pour la troisième infraction. Enfin, elles sont de 10% de la cotisation nette avec un minimum de 200 000 FCFA.

En cas de non paiement des pénalités dans un délai de 3 mois à compter de la notification, le dossier est transmis au ministère de tutelle pour information.

II- L'engagement à observer les taux de commissions minima et maxima

Les taux de commissions allouées aux courtiers font l'objet d'une réglementation de la tutelle (A). L'engagement des compagnies d'assurance pour son respect fait suite au constat de la pratique des taux de commissions élevés (B).

A- La réglementation sur les taux de commissions allouées aux courtiers

Face à la concurrence exacerbée sur le marché camerounais des assurances, la tutelle a pris un arrêté limitant les taux de commissions payées aux courtiers⁷. Cet arrêté prévoit des taux maxima et minima suivant les branches ainsi qu'il suit :

Branches	Minimum en %	Maximum en %
Automobile		
- transport public des voyageurs	10	12
- autres et IPT	10	15
Accidents corporels (individuelle accidents collectives)	20	25
Incendie		
- incendie pur	15	25
- multirisques	15	22,5
Transports facultés		
-maritimes	10	20
-terrestres, aériennes et ferroviaires	10	18
Corps		
- pêche, plaisance, commerce	10	15
- engins flottants portuaires	10	15

⁷ Arrêté n°0022/MINEFI/DCE/A du 22 janvier 1999 fixant les taux maxima et minima des commissions allouées aux courtiers et sociétés de courtage d'assurances

Responsabilité civile		
- décennale	5	17,5
- générale (hors officiers ministériels)	15	22,5
- professionnelle, particulière	5	10
Maladie (famille, groupe, assistance)	7	15
Vol		
- globale de banque	4	13
- autres vols	5	18
Dommages divers		
- dégâts des eaux, bris de glaces	4	18
- bris de machine (TRI, TRO)	10	15

La pratique montre que ces taux de commissions ne sont pas respectés sur le marché camerounais.

B- La pratique des taux de commissions élevés

La ventilation des taux de commissions de 2005 se présente comme suit pour les 14 sociétés ayant animé le marché :

Taux de commissions	Nombre de sociétés	Proportions en %	Proportions cumulées en %
Inférieurs à 10%	4	28,57	28,57
10%-20%	7	50	78,57
Supérieurs à 20%	3	21,43	100
Total	14	100	

3 sociétés représentant 21,43% servent des taux de commissions moyens supérieurs à 20%. Sur les 83 sociétés de la zone CIMA, les 3 sociétés ayant payé des taux de commissions supérieurs à 20% sont camerounaises, d'où la préoccupation de l'ASAC quant au respect du tarif appliqué aux courtiers qui devrait permettre de rétablir l'équilibre technique des entreprises camerounaises.

Les engagements au respect de la réglementation par les compagnies d'assurance permettent ainsi de réaliser l'assainissement interne, préalable avant

toute action en direction du public qui se traduit par une intense communication de l'ASAC.

Section 4 : L'intensification de la communication

Dans son action d'assainissement du marché camerounais des assurances, l'ASAC a mis l'accent sur le volet de la communication. D'après son président, les actions médiatiques permettent d' « informer, expliquer, rassurer et convaincre de la nécessité de l'assurance et de l'importance de notre secteur pour l'économie de façon générale »⁸. Cette communication se manifeste par la vulgarisation de l'assurance (I) et par une plus grande utilisation des moyens de communication propres à l'ASAC (II).

I- La vulgarisation de l'assurance

Elle se fait tant à travers les publications des médias privés que publics dont les plus récentes sont : le hors série du journal Le Messenger (A) et le dossier spécial du quotidien Cameroon Tribune du 28 août 2008 (B).

A- Le hors série de Le Messenger

Cette publication spéciale aborde des sujets tels que les performances des sociétés d'assurance du Cameroun en diffusant les chiffres provisoires de ce marché pour 2007 non encore approuvés par l'assemblée générale de l'ASAC. Elle consacre également des articles aux acteurs du métier, au marketing en assurance, aux difficultés de décollage de l'assurance vie, au non paiement des sinistres et aux raisons du retrait de la totalité des agréments à la société Satellite Insurance Company.

Mais, on retiendra surtout l'interview accordée par le nouveau président de la FANAF⁹ pour qui « le secteur d'assurance est envahi par des francs tireurs », d'où les problèmes de professionnalisme, notamment de bonne gouvernance, et le développement des questions éthiques comme la corruption et le blanchiment d'argent.

⁸ Jean Victor NGUE, l'assainissement en marche, Assurance et sécurité n°008 de décembre 2006, Page 5.

⁹ Protas AYANGMA, vice président Directeur général de La Citoyenne Assurance du groupe Colina, a été élu président de la FANAF (Fédération des Sociétés d'Assurance de Droit National Africaines) au cours de la 32^e assemblée générale de cette association tenue à Bamako au Mali du 25 au 28 février 2008.

Le dossier spécial de Cameroon Tribune aborde presque les mêmes questions et comporte des sujets nouveaux.

B- Le dossier spécial de Cameroon Tribune du 28 août 2008

A côté d'une page publicitaire abondante, on relève surtout l'intervention du président de l'ASAC qui analyse le problème de confiance entre assureurs et assurés. Il décrit la chaîne des intervenants dans le règlement des sinistres RC automobile et donc leurs responsabilités respectives dans le retard des paiements.

Il évoque également le problème de la sous tarification en assurance qui fait l'objet d'une mission conjointe de contrôle du ministère des finances et de deux cabinets d'audit de classe internationale. Le rôle de ces cabinets est d'apporter leur expertise en matière d'audit d'entreprises et de donner du crédit à l'action de la tutelle. Il parle des projets¹⁰ de l'ASAC pour l'assainissement et termine sur une note d'optimisme quant à l'avenir du secteur au Cameroun. Ce futur meilleur est favorisé par la croissance économique du pays, l'augmentation du niveau d'enseignement et de la culture ainsi que l'urbanisation croissante qui change les modes de vie ruraux et réduit les solidarités primitives au profit de l'individualisme, facteur de développement de l'assurance.

En dehors du recours aux médias publics et privés, l'ASAC utilise de plus en plus ses propres moyens de communication.

II- Une plus grande utilisation des moyens de communication propres à l'ASAC

Il s'agit de l'augmentation de la fréquence de parution du journal de l'ASAC (A) et de l'organisation de diverses rencontres (B).

A- L'augmentation de la fréquence de parution du journal de l'ASAC

Après une période d'hibernation de 15 ans, le magazine Assurances et sécurité a repris ses parutions pendant que Patrice DESGRANGES¹¹ assurait la présidence de l'ASAC et garde une certaine régularité dans sa publication. Il

¹⁰ Voir supra, page 42.

¹¹ Monsieur Patrice DESGRANGES est Administrateur Directeur général de AXA Cameroun.

encore assez pour un métier difficilement compréhensible pour le grand public ». Pour cela, il soutient qu'il faut faire œuvre de pédagogie, définir et vulgariser les différents concepts liés à l'activité d'assurance, répéter les choses simples jusqu'à ce que tout le monde puisse avoir accès à la compréhension de l'assurance¹².

C'est ce souci de simplification de l'assurance qui justifie l'organisation ou la participation de l'ASAC à diverses rencontres avec les partenaires et les acteurs du secteur.

B- L'organisation de diverses rencontres

Il s'agit de la tenue régulière des réunions internes de l'ASAC, notamment des assemblées générales. Ensuite, il s'agit de la participation aux rencontres comme la commission nationale de la réforme fiscale et douanière du Cameroun, la rencontre Fonds routier et ASAC. En outre, l'ASAC a organisé le FIROD 2007, c'est-à-dire la semaine sous-régionale de concertation sur les stratégies d'implication du secteur privé à l'investissement dans les secteurs contribuant à la protection du patrimoine routier et à la sécurité routière. L'ASAC a par ailleurs été reçue en audience par le ministre des finances en février 2008. Au cours de cette rencontre, le ministre a montré sa volonté d'appuyer les efforts de l'ASAC en apportant un début de solution à certaines de ses préoccupations.

¹² Voir Assurances et sécurité n°009, février 2007, page 77.

CHAPITRE 2 : CONTRIBUTIONS DES ACTIONS PONCTUELLES A L'ASSAINISSEMENT

Les actions ponctuelles d'assainissement sont actuellement limitées à la branche RC automobile notamment l'opération coup de poing effectuée en 2006. Il convient de s'interroger au préalable sur l'opportunité de cette opération (section 1), de relever ses premiers enseignements (section 2) et de noter surtout la redynamisation de l'action synergique à cette occasion (section 3).

Section 1 : L'opportunité de l'opération coup de poing

La branche RC automobile représente 26,7% du chiffre d'affaires IARD en 2005 devant les transports (19,9%) et les accidents corporels (18,9%). C'est justement dans cette branche qu'on rencontre les grands maux qui justifient l'opération coup de poing et la priorité qui lui est donnée pour l'assainissement : la sous tarification (I), le manque de maîtrise du réseau de distribution (II), la fraude dans la production (III) et le défaut de règlement des sinistres (IV).

I- La sous tarification et la concurrence déloyale

C'est une pratique qui consiste à vendre moins chère que la concurrence, même en dessous des coûts techniques. Elle est une des manifestations de la concurrence déloyale que se livrent de nombreuses entreprises opérant sur les mêmes créneaux, sur un marché qui frise la saturation, pour le partage d'un chiffre d'affaires réduit et évoluant peu au regard de la faible pénétration de l'assurance au Cameroun (1%).

Et cette tendance à l'augmentation du nombre des sociétés ira grandissante, d'une part, avec l'entrée en vigueur de l'accord général sur le commerce et les services¹³ attendue en 2008 et, d'autre part, avec « la stratégie d'expansion géographique des assureurs nigériens qui, après avoir subi d'importantes recapitalisations, se tournent maintenant vers l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest »¹⁴.

¹³ Les négociations sur les services ont été introduites dans les négociations commerciales du cycle d'Uruguay et ont conduit à la conclusion de l'accord général sur le commerce et les services qui pourrait être adopté par les membres de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) en 2008.

¹⁴ Martin ZIGUELE, dans JEUNE AFRIQUE n°2481 du 27 juillet au 2 août 2008, page 79.

II- Le manque de maîtrise du réseau de Distribution

Dans le but de gagner les parts de marché et de faire concurrence à des intermédiaires à la réputation bien établie, les compagnies procèdent à l'extension de leur réseau de distribution par la nomination des agents généraux et l'ouverture de bureaux directs parfois à des endroits où l'activité est assez faible pour en justifier l'implantation.

Par ailleurs, certains points de vente sont tenus par des personnes ayant une vague connaissance de l'assurance et pour qui la souscription d'une police d'assurance est parfois l'accessoire à une autre activité.

Un tel développement du réseau de commercialisation serait bénéfique si un contrôle était effectué par les entreprises pour en évaluer le rendement. Malheureusement, elles finissent par perdre leur maîtrise et les dérives de toutes sortes s'installent.

III- La fraude dans la production

Sans être exhaustif, la fraude présente ici diverses formes :

- le détournement d'usage des catégories : il consiste par exemple à faire passer à la souscription un taxi pour un véhicule personnel ;
- la minoration de la puissance fiscale du risque assuré ;
- la délivrance de reçus fantaisistes n'ayant aucun lien avec l'encaissement ;
- l'émission de périodes de garantie ne correspondant pas au niveau réel d'encaissement ;
- le non reversement des primes encaissées ;
- l'assurance à crédit ;
- le saut de numéros d'attestation, etc.

IV- Le défaut de règlement de sinistres

D'après François ADJAHOUNG¹⁵, le retard dans le règlement des sinistres reste un des reproches importants fait aux assureurs et justifie la perte de confiance du grand public. Les causes de cette lourdeur sont à deux niveaux :

D'une part, au niveau des assurés et des forces de l'ordre chargées du constat où on peut relever de longs délais dans la déclaration des sinistres et la fourniture des pièces (procès verbaux des constats et autres factures), les difficultés d'obtention des procès verbaux auprès des forces de maintien de l'ordre en charge du constat et la désignation tardive des experts.

D'autre part, au niveau des compagnies d'assurance : il s'agit du système de compensation ou échange de chèques entre sociétés d'assurance qui consiste à ne régler le dossier de l'assuré d'une entreprise que si celle-ci règle aussi celui de la compagnie adverse. Dans ce jeu le client se retrouve pris en otage sans y comprendre quoi que ce soit.

Au regard de tous ces maux, une opération coup de poing se justifie amplement. Bien que cette campagne soit encore à mi-parcours pour déterminer son efficacité, on peut déjà dégager ses premiers enseignements.

Section 2 : Les premiers enseignements de l'opération « coup de poing »

Ils varient selon qu'il s'agit du contrôle des attestations (I) ou du contrôle de la carte rose (II).

I- Les enseignements issus du contrôle des attestations d'assurance

On peut en relever trois :

A- Le non respect de l'obligation d'assurance

Au total, 18 470 véhicules ont été contrôlés sur un ensemble de 24 257 interpellés, soit 76,15% ; 5 787 automobilistes soit 23,85% ont refusé

¹⁵ François ADJAHOUNG, dans *Assurances et Sécurité* n°10 de novembre 2007, page 39. Il est Directeur général de Assurance Prudence SARL, société de courtage.

d'obtempérer. Parmi les automobilistes contrôlés, 425 n'avaient pas d'attestation d'assurance, soit 2,2%. Si l'on retient les hypothèses que les 23,85% de refus d'obtempérer étaient en défaut d'assurance et qu'un nombre important de conducteurs ont immobilisé leur véhicule dans l'attente du départ imminent de la brigade, c'est bien un minimum de 25% à 30% du parc automobile qui n'est pas assuré et ne possède pas de carte rose.

En outre, ces opérations ont révélé que le défaut d'assurance est pour l'essentiel le fait des personnes détentrices d'une autorité ou d'une certaine notoriété religieuse, traditionnelle, judiciaire, politique, force de maintien de l'ordre et qui ne se sentent pas obligées de se soumettre à l'obligation d'assurance.

B- Le regain de la souscription pendant les périodes de contrôle

Une étude réalisée par le bureau national de la carte rose révèle que pendant les périodes de contrôle renforcé (prévention et sécurité routières en septembre et décembre), on observe une hausse de la souscription auprès des guichets des compagnies.

En plus, le fait le plus marquant est que les assurés prennent les garanties dans leur véritable catégorie d'usage. C'est en effet en ce moment qu'on note une baisse relative des véhicules assurés en usage 01, c'est-à-dire promenades et affaires, et une hausse des catégories transport public des voyageurs, c'est-à-dire taxis et bus.

C- Une meilleure perception de l'assurance

Celle-ci peut se remarquer dans l'attitude des personnes contrôlées pendant l'opération coup de poing. Beaucoup parmi les individus pris sans assurance et à qui une explication sereine a été donnée ont immédiatement régularisé leur situation.

De même, lors d'une étape de l'opération, après un briefing sur le bien fondé de l'opération, des conducteurs de motos taxis se sont alignés soigneusement à un barrage pour réclamer la vérification de l'authenticité et de la validité de l'attestation d'assurance dont ils étaient détenteurs alors même qu'ils n'étaient pas concernés par l'opération. C'est bien la preuve qu'une campagne d'explication bien ciblée peut contribuer à la normalisation du marché.

II- Les leçons dégagées du contrôle de la carte rose

Il s'agit de l'ignorance de l'objet de la carte rose d'un côté (A) et certaines carences des forces de maintien de l'ordre de l'autre (B).

A- L'ignorance de l'objet de la carte rose

Celle-ci peut s'observer à deux niveaux :

D'une part, chez les assurés en RC automobile : les automobilistes ignorent à quoi sert la carte rose et la subissent souvent comme un impôt supplémentaire d'autant plus qu'elle est obligatoire alors que son objet n'est pas bien compris.

D'autre part, chez les assureurs mêmes, c'est-à-dire les compagnies et les intermédiaires chargés d'émettre la carte rose, qui sont peu outillés pour expliquer aux assurés le bien fondé et le mécanisme de ce service d'assurance.

B- Les carences des forces de maintien de l'ordre

Les forces de maintien de l'ordre qui ont la charge de son contrôle sur le terrain sont à peine avisées pour vérifier la validité de cette carte. En effet, la durée de validité est la même que celle de l'attestation d'assurance et la carte rose doit être prise chaque fois que l'assuré souscrit une assurance RC automobile périodique.

Plus grave encore, certains éléments des forces de maintien de l'ordre ne savent pas que cette carte rose est obligatoire et exigible à tous les automobilistes depuis le 1^{er} septembre 2002.

En dehors des enseignements retenus de la campagne d'assainissement de la branche RC automobile, celle-ci a été l'occasion de la redynamisation de l'action synergique.

Section 3 : La redynamisation de l'action synergique

Les acteurs et intervenants du secteur des assurances semblent avoir compris l'intérêt qu'il y a à combattre l'anarchie qui règne sur ce marché. La campagne d'assainissement a eu pour effet la redynamisation de l'action synergique à trois niveaux : la reprise des réunions bipartites ASAC- tutelle (I), l'implication des intermédiaires (II) et l'adhésion des partenaires extérieurs (III).

I- La reprise des réunions bipartites ASAC- tutelle

Certaines progressions ont pu être enregistrées :

- L'actualisation de la liste officielle des intermédiaires agréés ;
- La délivrance des cartes professionnelles ;
- L'accord pour obtenir l'avis préalable de l'ASAC avant l'octroi des agréments aux intermédiaires ;
- La relance des missions de la brigade de contrôle de la tutelle sur l'ensemble du territoire ;
- La coopération pour neutraliser les intermédiaires qui traînent des ardoises auprès des compagnies ;
- La vérification systématique de l'effectivité de la garantie financière et de la police d'assurance RC professionnelle en cours de validité ;
- L'instauration, comme pour les compagnies vis-à-vis de la CIMA, de la transmission au 1^{er} août de chaque année à la tutelle avec copie à l'ASAC, des états financiers de tout courtier et agent général agréé pour l'exercice précédent.

II- L'implication des intermédiaires

Au cours de la réunion entre l'APCAR¹⁶ et l'ASAC, les décisions suivantes ont été prises :

Par rapport au règlement de leurs litiges, il a été convenu que tout contentieux opposant un courtier agréé et une compagnie d'assurance n'ayant pas connu un règlement à l'amiable sera soumis à l'arbitrage de l'ASAC et de l'APCAR, les parties s'engageant à se soumettre aux sentences prononcées par le tribunal arbitral qui sera mis en place.

Concernant les rencontres, les deux associations sont tombées d'accord sur trois points :

- la représentation de l'APCAR au sein des commissions techniques de l'ASAC ; à cette fin, l'APCAR a désigné ses représentants au sein des commissions communication, ressources humaines, automobile, carte rose et sécurité routière ;

¹⁶ Association Professionnelle des Courtiers d'Assurance et de Réassurance

- la participation de l'APCAR aux réunions de l'ASAC. Ainsi, l'APCAR est invitée à prendre part aux assemblées générales de l'ASAC à titre d'observateur ;
- enfin, la tenue des réunions périodiques entre les présidents des deux associations. Les deux présidents sont convenus d'un tête à tête chaque mois en vue de faire le tour d'horizon du secteur.

III- L'adhésion des partenaires extérieurs

Elle a été obtenue grâce à la sensibilisation et à la vulgarisation de l'assurance auprès des transporteurs routiers, des médias et des forces de maintien de l'ordre

Les bureaux des syndicats des transporteurs routiers se sont montrés disposés à appuyer les efforts de l'ASAC dans la lutte contre la sous tarification et le fraude en assurance. Ils ont été associés à l'opération coup de poing. En contrepartie, leurs bureaux exécutifs vont bénéficier de l'appui de l'ASAC pour un travail de proximité auprès de leurs membres (supports pédagogiques et aide financière).

S'agissant des médias, il était question à la fois d'une action méthodique et intensive menée à travers la presse écrite et les médias audio visuels portant sur les messages d'information, d'éducation et de sensibilisation du public sur le territoire national.

Quant aux forces de police et de gendarmerie, elles ont été associées aux opérations coup de poing visant le contrôle des attestations d'assurance et de la carte rose dans les villes de Douala, Yaoundé et Bafoussam.

Ainsi, l'on peut affirmer qu'à travers les actions permanentes et ponctuelles d'assainissement, l'ASAC a fait des progrès certains dans la maîtrise des assurances transport maritime et RC automobile ; de même, on observe une amélioration de la gestion du contentieux entre compagnies, du cadre juridique, de la communication et de l'action synergique.

Toutefois, on peut relever quelques insuffisances dont la prise en compte permettra à l'ASAC, en perspective, de mener une action plus efficace.

DEUXIEME PARTIE : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC ET LES PERSPECTIVES D'ASSAINISSEMENT DU MARCHE CAMEROUNAIS DES ASSURANCES

L'action d'assainissement engagée par l'ASAC doit être pérenne, c'est-à-dire qu'elle est appelée à s'inscrire dans la durée. Au moment où l'ASAC entend passer à la phase suivante de son programme d'action, il convient de soulever quelques insuffisances des actions menées jusque là (chapitre 3) et d'envisager les perspectives d'assainissement du marché camerounais (chapitre 4).

CHAPITRE 3 : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC

Jusqu'à la tenue des états généraux de l'assurance vie organisés par la CIMA à Douala du 30 juillet au 1^{er} août 2007, l'assurance vie qui est pourtant à la traîne, n'a pas vraiment fait l'objet d'une grande préoccupation de l'ASAC (section 1). Seules les assurances dommages ont véritablement bénéficié des actions d'assainissement lancées par l'ASAC malgré quelques freins qui modèrent ses résultats (section 2).

Section 1 : L'absence d'actions d'assainissement en assurance vie et capitalisation

Le fait que l'assurance vie soit restée en marge des actions d'assainissement pourrait laisser croire que cette branche est indemne de tout reproche. Or MAMADOU KONE, commissaire contrôleur à la CIMA relève certains facteurs de blocage¹⁷ au développement de l'assurance vie dans la zone CIMA dont le marché camerounais n'est pas épargné. Si on emprunte l'analyse de cet auteur en l'adaptant au marché camerounais, on peut retenir 4 facteurs de blocage sur lesquels l'ASAC disposerait, en fonction des limites de ses attributions, d'un certains pouvoir d'action pour l'assainissement.

I- Les taux de frais généraux excessifs

Les frais de gestion et d'acquisition des contrats représentent en moyenne 32% des émissions vie du marché camerounais contre 9% pour le marché français.

Certaines sociétés de ce marché affichent des taux de frais de gestion de plus de 50% des primes, ce qui est exorbitant. Dans la plupart des cas, les taux de frais exposés sont largement supérieurs aux chargements de gestion et d'acquisition contenus dans les notes techniques. Cette situation, qui reflète un manque de pilotage actuariel, est à l'origine d'importants déficits dans les comptes administratifs. La taille des sociétés explique en partie des taux de frais élevés.

¹⁷ Voir www.fanaf.org

Ces dépenses sont répercutées dans les tarifs vie et contribuent à la non rentabilité des produits. Elles entraînent également la diminution de l'assiette de calcul de la participation bénéficiaire plombant ainsi la rentabilité des produits.

II- Les retards dans le paiement des sinistres et des prestations échues

Le tableau ci-après illustre l'importance des SAP (Sinistres à Payer) dans la charge globale des prestations des sociétés vie du marché camerounais.

Années	2005	2006
SAP	4 362 633 200	6 271 246 550
Charges de prestations	12 984 224 618	14 962 935 137
Pourcentage (%)	33,59	41,91

Ainsi, les SAP représentent en moyenne 37,75% de la charge globale des sociétés vie de ce marché, traduisant une certaine accumulation des engagements non encore exécutés à l'égard des assurés et bénéficiaires des contrats.

Il convient de préciser que la provision pour sinistres à payer est engendrée par le décalage existant entre la date de survenance d'un sinistre et sa date de paiement. Au niveau des sociétés vie, ce décalage devrait être réduit au point de donner à la provision pour sinistres à payer une proportion très faible.

Malheureusement, pour diverses raisons, certaines compagnies vie du marché ne règlent pas les prestations avec diligence comme le montre le tableau ci-dessus. Cette situation entraîne une augmentation des PSAP (Provision pour Sinistres à Payer) au bilan. La structure de ces PSAP révèle, dans certains cas, des montants importants de rachats et de capitaux échus non payés depuis plusieurs mois, voire des années.

D'autres sociétés en difficulté établissent des échéanciers de règlement des prestations. Ces échéanciers qui s'étendent parfois sur plusieurs mois pour des montants quelquefois dérisoires, ne sont pas souvent respectés. Or l'assuré ou le bénéficiaire ne comprend pas, à juste titre d'ailleurs, qu'on refuse de lui payer en une fois, une épargne qu'il a constituée au prix de plusieurs sacrifices. Ces pratiques affectent gravement la crédibilité des opérations d'assurance vie et

contribuent à renforcer l'idée selon laquelle certains assureurs sont plus prompts à encaisser les primes qu'à payer les prestations.

III- Le manque de transparence et le non respect de l'obligation d'information

Les contrôles sur place de la CIMA ont souvent révélé que certaines sociétés d'assurance vie ne respectent pas toutes les obligations légales d'informations des souscripteurs, des assurés et bénéficiaires de contrats. En outre, certaines informations pouvant permettre une plus grande transparence des produits vie ne sont pas communiquées aux assurés et souscripteurs. Les exemples ci-après éclairent ces observations :

- le non respect de l'obligation légale d'information annuelle prévue à l'article 75 du code des assurances. Cette information porte sur les montants respectifs de la valeur de rachat, de la valeur de réduction, des capitaux garantis et de la prime. Certains assureurs refusant de se soumettre à cette obligation estiment qu'il s'agit d'une incitation au rachat des contrats ;
- les divergences entre les documents commerciaux ou publicitaires et les conditions générales des contrats ;
- les agents commerciaux souvent mal formés et ne remplissant pas toujours les conditions requises par la loi pour la présentation des opérations d'assurance ;
- dans les contrats de type épargne, la non communication aux assurés des frais prélevés tant dans le cadre de la rémunération des intermédiaires que de la gestion, nuit à la transparence des produits ; il en est également de la non communication des taux de rémunération des avances ;
- l'absence dans certains contrats de la clause de renonciation prévue à l'article 65 du code des assurances.

IV- L'image du secteur des assurances

D'une manière générale, les assureurs vie ne bénéficient pas d'une bonne image auprès de la population.

Cette situation a été exacerbée en partie par l'échec des anciens monopoles d'Etat, par les retraits d'agrément de certaines sociétés vie et par l'échec de

quelques techniques de gestion adoptées par plusieurs assureurs avant l'avènement de la CIMA.

En effet, avant l'entrée en vigueur du code CIMA, de nombreuses sociétés d'assurance vie avaient mis en place des régimes de retraite gérés par la technique de la répartition. Ces sociétés s'intéressaient à des groupes comportant un nombre important d'adhérents tels que les syndicats d'enseignants ou d'autres.

Or, la technique de la répartition suppose une adhésion régulière des membres du groupe afin que les cotisations des individus en activité puissent financer les prestations des personnes en retraite. L'adhésion à ces groupes n'ayant plus été obligatoire à partir des années 90, ces régimes ont subi des chocs ayant occasionné des déséquilibres démographiques et actuariels.

Face aux injonctions de la CIMA demandant à ces sociétés de provisionner toutes les prestations échues et à échoir, elles ont dûes abandonner ce mode de gestion tout en proposant à leurs adhérents des sommes dérisoires au regard du cumul des cotisations payées.

En ce qui concerne les retraits d'agrément des sociétés vie, diverses personnes ont perdu leur épargne constituée au prix de longues années de sacrifices.

Cette situation a produit un effet psychologique négatif sur les assurés concernés et sur la population.

Ces obstacles relevés par MAMADOU KONE montrent combien les actions d'assainissement devront tenir compte de la spécificité de l'assurance vie. D'autres freins existent en assurance dommages qui ont pour effet l'atténuation des résultats de l'action de l'ASAC.

Section 2 : L'atténuation des résultats de l'assainissement en assurance dommages

L'action d'assainissement ne se déroule pas sans difficultés. On peut ainsi noter sans être exhaustif, certaines limites dans la gestion des conflits (I), l'obstacle à la réussite du certificat d'assurance maritime harmonisé (II) et le non respect de la réglementation (III).

I- Les limites de l'ASAC dans la gestion des conflits

On remarque ici certaines faiblesses de la CNA (commission nationale d'arbitrage) (A) et des freins à l'action du bureau national de la carte rose (B).

A- Les faiblesses de la CNA

Il s'agit de la non application des sentences arbitrales et leur contestation par les membres de l'ASAC.

Bien qu'on puisse mettre à l'actif de la CNA, le déblocage des dossiers paralysés pendant longtemps, il faut reconnaître avec François ADJAHOUNG, Directeur général de Assurance Prudence SARL (société de courtage) que « la commission connaît cependant des limites dues à la non application rigoureuse de ses propres lois »¹⁸. C'est pourquoi celui-ci propose ce qu'il appelle la « convention d'indemnisation directe des assurés »

Cette convention consiste, en cas de sinistre automobile, à ce que l'assureur direct indemnise son assuré dans la mesure de la responsabilité de l'adversaire avant d'exercer un recours contre l'assureur de ce dernier.

Cette convention présente plusieurs avantages : l'assuré aura pour seul interlocuteur son assureur direct, le règlement sera rapide ce qui évitera que les compagnies ne se rejettent la responsabilité quant au retard dans le règlement.

Un autre problème non moins important est celui de la contestation des sentences arbitrales de la CNA par ses membres devant les juridictions judiciaires.

Quoique la saisine du juge soit une voie de droit reconnue à la partie insatisfaite de la décision arbitrale, elle devrait se justifier par la conviction d'avoir été profondément lésé dans ses droits. Le contraire s'assimilerait à une défiance vis-à-vis des sentences de la CNA ou à des manœuvres dilatoires en vue de retarder le paiement des sinistres. Ce qui pourrait faire des émules avec pour conséquence la fragilisation de la CNA et l'accentuation du discrédit des assureurs dont l'image est déjà si mal en point auprès des assurés et du grand public.

¹⁸ Voir Assurance et Sécurité n° 10 novembre 2007, page 39.

B- Les freins à l'action du bureau national de la carte rose

Ces obstacles se résument d'abord dans les lenteurs dont les unes sont imputables aux compagnies d'assurance et les autres aux assurés et victimes qui ne fournissent pas les pièces requises pour l'examen de leurs dossiers.

A ce problème, s'ajoute l'absence d'un système d'adressage qui aurait permis de saisir directement les victimes.

Par ailleurs, on constate la violation de l'accord sur la carte rose et du traité CIMA par certains Etats. Deux litiges sont significatifs à cet égard :

- affaire ALECAM c/ Bokhit, sinistre dans lequel c'est la partie camerounaise qui est dans ses droits, mais dont le véhicule reste séquestré par la partie tchadienne en dépit des décisions de justice exigeant la restitution dudit véhicule.
- affaire Oumarou Sanda c/ ayants droit de feu Mahamat dans laquelle le tribunal de N'djamena a condamné solidairement le bureau national du Tchad et l'assuré camerounais à la somme de 4 500 000 FCFA alors que l'indemnisation, selon le code CIMA, plafonne à 1 200 000 FCFA.

II- Les obstacles à la réussite du certificat d'assurance maritime harmonisé

Il s'agit d'entraves dues au Comité FAL¹⁹ (A) et de l'inefficacité du contrôle (B).

A- Les entraves du Comité FAL

L'avènement du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE), émanation du Comité FAL chargé de réduire les coûts et délais d'enlèvement des marchandises au port de Douala, aurait pu constituer une planche de salut pour le certificat d'assurance maritime harmonisé grâce à la création en son sein d'une cellule ASAC.

Seulement, l'ASAC a tardé à manifester sa présence physique en ce lieu. Par la suite, elle s'est heurtée aux blocages du Comité FAL qui voyait en cette cellule

¹⁹ Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International

ASAC une cause d'allongement des délais des opérations de dédouanement au moment où l'on voudrait plutôt les réduire.

Malgré ces entraves, le contrôle et la collecte du certificat maritime harmonisé sont devenus effectifs depuis le 28 mars 2005 par le GUCE et se traduisent par leur inefficacité au regard de la baisse du chiffre d'affaires de cette catégorie d'assurance.

B- L'inefficacité du contrôle

D'après Emmanuel ABESSOLO, chef de département transport à AXA Cameroun, « deux ans après la mise en vigueur de cette disposition (cellule ASAC), les attentes sont loin d'être réalisées »²⁰.

En effet, sur un minimum de 90 000 déclarations annuelles en douanes, l'ASAC ne collecte que 15 000 exemplaires des certificats d'assurance. Sur ces 15 000 certificats, l'inventaire donne : 15% de faux certificats, 1% de photocopies, 0,5% de documents autres que les certificats et 0,5% de certificats vierges sans détails de primes.

75 000 déclarations ne font pas l'objet d'assurance. La baisse du chiffre d'affaires de 2005 à 2006 est éloquent à cet égard. En effet, il est passé de 12,7 milliards en 2005 à 10,9 milliards en 2006, soit un recul de 14,17%.

Ainsi, on remarque la persistance des maux qui avaient justifié la mise en place du certificat d'assurance maritime harmonisé.

III- Le non respect de la réglementation

On continue d'observer la persistance de la sous tarification en assurance RC automobile (A) et la pratique des taux de commission élevés (B).

A- La persistance de la sous tarification

La mesure de la suffisance des tarifs²¹ se déduit de la comparaison des primes de l'exercice aux charges d'exploitation brute que sont les prestations, les commissions et les charges autres que celles des placements. Si la différence est

²⁰ Voir Assurances et Sécurité n°10, novembre 2007, page 7.

²¹ ADAMA NDIAYE, cours de contrôle sur pièces et sur place des sociétés d'assurance, cycle II MST A/IIA, mars 2008, page 62.

positive, on en déduit la suffisance des tarifs ; par contre une différence négative traduit l'insuffisance des tarifs.

De l'application de cette formule à la branche automobile, il ressort que 5 sociétés sur les 14 qui ont fonctionné sur le marché en 2005 ne respectent manifestement pas le tarif RC automobile. Cette situation reste inchangée en 2006.

B- Les taux de commission élevés

Parmi les projets d'assainissement à accomplir par l'ASAC, figure en bonne place le rétablissement de l'équilibre des rapports de forces entre les compagnies d'assurance et les courtiers internationaux. Malgré la réglementation sur les taux de commissions maxima et minima, les courtiers continuent de faire du chantage aux entreprises d'assurance en leur imposant des taux de commissions élevés profitant en cela de la concurrence rude qui règne sur le marché camerounais. En effet, les jeunes compagnies sont prêtes à offrir des taux de commissions plus élevés pour se faire une place sur le marché tandis que les plus anciennes cèdent aux menaces de retrait d'affaires en acceptant les taux imposés par les courtiers afin de ne pas perdre des affaires existant déjà dans leur portefeuille.

CHAPITRE 4 : LES PERSPECTIVES DE L'ASSAINISSEMENT

D'après Jean Victor NGUE, président de l'ASAC, « l'association n'est pas chargée du contrôle, mais de la défense des intérêts de ses membres. Toutefois, en son sein, chaque fois qu'elle constate des dysfonctionnements qui sont de nature à mettre en péril l'avenir d'une compagnie ou d'un secteur, elle prend des mesures correctives appropriées qui peuvent aller jusqu'à la création d'un organe de surveillance »²².

De ce point de vue, l'ASAC devrait contribuer, dans la limite de ses compétences, à relever certains défis qui interpellent le marché camerounais (section 1). De même, elle doit réaliser ses projets ambitieux (section 2) et tenir compte de quelques suggestions pour la réussite de l'opération d'assainissement (section 3).

Section 1 : Les défis à relever

En collaboration avec les autres intervenants du marché l'ASAC doit assurer, d'une part, le respect de la réglementation et des règles d'ordre éthique (I) et, d'autre part, faire face aux difficultés de gestion des entreprises (II).

I- Le respect de la réglementation et des règles d'ordre éthique

Il convient d'évoquer d'abord la question du respect de la réglementation (A) et ensuite celle des règles d'ordre éthique (B).

A- Le respect de la réglementation

Martin ZIGUELE²³ relève deux points²⁴ sur lesquels l'opération d'assainissement devrait mettre l'accent : le non respect des obligations d'assurance et la délocalisation des grands risques.

²² Voir dossier spécial de Cameroon Tribune, du 28 août 2008

²³ Consultant international au sein du cabinet Exact Conseil basé à Paris et professionnel de l'assurance, Martin Ziguélé est un ancien Premier Ministre de la République centrafricaine

²⁴ Voir CAPafrique, juillet 2008.

En ce qui concerne les obligations d'assurance, on peut relever l'insuffisance du contrôle exercé par l'Etat, ce qui a d'ailleurs justifié l'opération coup de poing initiée par l'ASAC en 2006 au cours de laquelle elle a procédé au contrôle des attestations d'assurance RC automobile. Ce type de contrôle devrait s'étendre aux autres assurances obligatoires qui souffrent des mêmes problèmes, notamment l'assurance des marchandises à l'importation, en ce qui concerne sa domiciliation, et l'assurance RC décennale des maîtres d'ouvrages.

Pour ce qui est de la délocalisation des assurances des grands risques, on constate qu'une partie des risques industriels et commerciaux est placée en dehors de la zone CIMA privant les marchés locaux d'aliment conséquent, récurrent et de qualité. On est en droit d'estimer que les primes d'assurance en jeu sont importantes. Egalement, les compagnies d'assurance se contentent de faire du fronting sur de grands risques.

B- L'observation des règles d'ordre éthique

La profession d'assurance serait « envahie par de francs tireurs » d'après Protais AYANGMA, qui relève deux problèmes d'ordre éthique sur le marché camerounais : la corruption et le blanchiment d'argent.

S'agissant de la corruption, le phénomène gagne du terrain et Protais AYANGMA en fait la description suivante : « la corruption s'est incrustée dans notre secteur d'activités à tel point que certains résultats d'appel d'offre en sont l'illustration. Imaginez un appel d'offre qui est remporté par une compagnie qui n'a pas soumissionné. C'est malheureusement un secret de polichinelle que la plupart des assurances des sociétés d'Etat s'achètent »²⁵.

La corruption est une conséquence de la saturation du marché. C'est le pas supplémentaire qui est franchi lorsque la sous tarification devient inopérante. Martin ZIGUELE affirme que « lorsque la guerre des prix atteint ses limites, certains emploient des méthodes qui frôlent la corruption, par exemple en promettant des ristournes sur les commissions au responsable de l'entreprise qu'ils démarchent. Ce sont des pratiques condamnées par la loi, mais cela existe »²⁶.

Concernant le blanchiment d'argent, des soupçons pèsent sur les compagnies vie camerounaises. Après une phase de sensibilisation au cours d'une

²⁵ Voir hors série de Le messager de juin 2008.

²⁶ Voir Jeune Afrique n° 2481 du 27 juillet au 2 août 2008, page 78.

rencontre avec l'ASAC, l'ANIF (Agence Nationale d'Investigation Financière) est passée à l'acte en mai 2007.

En effet, dans une circulaire signée du directeur de cette agence et adressée aux directeurs généraux des compagnies vie, il est demandé un état détaillé de tous les contrats d'assurance vie et capitalisation souscrits entre janvier 2003 et avril 2007 comportant l'identité du souscripteur et du bénéficiaire, le montant de la prime et d'autres caractéristiques.

Cette demande est fondée sur l'article 31 du règlement n°01/03-CEMAC-UMAC-CM du 04 avril 2003 portant prévention et répression du blanchiment des capitaux et du financement du terrorisme en Afrique centrale. Cet article est relatif à la confidentialité, au droit de communication des informations et à la non opposabilité du secret professionnel à l'ANIF.

Le phénomène de blanchiment d'argent préoccupe aussi la CIMA qui est en train d'élaborer une réglementation à ce sujet au niveau de son comité des experts.

II- Les problèmes de gestion des entreprises

Adolphe OUEDRAOGO, chef de la brigade de contrôle de la CIMA soulève sept principaux points de faiblesse des sociétés d'assurance de la CIMA dont celles du Cameroun sont indéniablement victimes. Mis à part la faiblesse du chiffre d'affaires, les taux de commissions élevés ainsi que la solvabilité passable, nous nous attarderons sur les quatre autres points de faiblesse sur lesquels l'ASAC disposerait d'une certaine marge de manœuvre pour l'assainissement.

A- L'importance des charges de gestion

Le taux moyen des autres charges IARD (Incendie Accidents et Risques Divers) est de 24,50% en 2006 au Cameroun. En France, ce taux est de 6% et 6,5% en Tunisie en 2006.

La répartition des tranches de taux des autres charges se présente comme suit :

Taux des autres charges	Nombre de sociétés	Proportions (%)	Proportions cumulées (%)
Supérieurs à 50%	3	21,42	21,42
35%-50%	2	14,28	35,7
28%-35%	2	14,28	49,98
20%-28%	4	28,57	78,55
Inférieurs à 20%	3	21,42	100
Total	14	100	

Trois sociétés sur 14 représentant 21,42% ont un taux de frais généraux supérieur à 50%.

La ventilation des taux de commissions IARD de 2005 est la suivante :

Taux de commissions	Nombre de sociétés	Proportions (%)	Proportions cumulées (%)
Inférieurs à 10%	4	28,57	28,57
10%-20%	7	50	78,57
Supérieurs à 20%	3	21,43	100
Total	14	100	

Trois sociétés représentant 21,43% du nombre de sociétés sert un taux de commissions supérieur à 20%. 50% de sociétés ont des taux de commissions compris entre 10% et 20%.

Adolphe OUEDRAOGO relève que le niveau de frais généraux est souvent dû, pour les sociétés appartenant aux groupes, à l'importance des frais d'assistance technique payés à leurs « holdings » ou aux maisons mères. L'assistance technique est un ensemble de prestations rendues par une société dans le cadre de l'amélioration et l'optimisation de la gestion de l'entreprise bénéficiaire.

Pour contourner les dispositions de l'article 329-8 du Code CIMA selon lesquelles les distributions de dividendes sont subordonnées au respect de la marge de solvabilité et à la couverture des engagements réglementés, ces compagnies se servent des frais d'assistance technique pour rémunérer le capital

ou pour rembourser des sommes empruntées auprès du secteur bancaire ou du marché financier.

B- Les difficultés à payer les sinistres

En 2006, les sociétés d'assurance IARD camerounaises ont payé un montant total de sinistres de 27 083 514 185, soit un montant moyen de 1 934 536 727 par société et un taux de paiement par rapport aux émissions de 34,91%. Ce taux est inférieur au taux de frais généraux qui est de 36,21%. Les sociétés dépensent donc en frais de fonctionnement plus qu'en paiement de sinistres.

En France en 2005, le taux de paiement des sinistres est de 61% et celui des frais d'administration et d'acquisition de 20%. C'est la preuve que les assureurs se consacrent davantage au paiement des sinistres qu'à celui des frais de fonctionnement.

En retenant les mêmes tranches de taux que pour les autres charges, la répartition entre sociétés des taux de paiement par rapport au chiffre d'affaires se présente ainsi :

Taux de paiement	Nombre de sociétés	Proportions (%)	Proportions cumulées (%)
Supérieurs à 50%	1	7,14	7,14
35%-50%	5	35,71	42,85
28%-35%	2	14,28	57,13
20%-28%	2	14,28	71,41
Inférieurs à 20%	4	28,57	100
Total	14	100	

Une société seulement sur 14 représentant 7,14% a consacré plus de 50% de ses émissions au paiement des sinistres.

La comparaison des taux de paiement de sinistres à ceux des frais généraux révèle que 10 sociétés sur les 14, soit 71,42% dépensent plus en frais de fonctionnement qu'en paiement des sinistres.

La durée moyenne de liquidation des sinistres (provision pour sinistres à payer/ sinistres payés) est de 2,5 ans. Elle est inférieure à la durée moyenne de la zone CIMA, mais reste quand même élevée.

C- L'importance des arriérés de primes

D'après Adolphe OUEDRAOGO, une grande partie des arriérés de primes est imputable aux intermédiaires. La plupart d'entre eux ne reversent pas les primes aux compagnies. Malgré cela, certaines compagnies continuent de travailler avec ces courtiers et agents généraux indéliçats.

En outre, la majeure partie des arriérés est irrécouvrable. Certains datent de plusieurs années sans que les sociétés ne constituent de provisions ou ne les annulent. Ces arriérés sont des non valeurs car atteints par la prescription biennale ou quinquennale dès lors que les procédures judiciaires de recouvrement n'ont pas été mises en œuvre. La conséquence est qu'on a des taux de sinistres à primes sous évalués car les primes sont surestimées.

Certaines sociétés refusent systématiquement d'annuler les arriérés de primes pour ne pas perdre leur rang dans le classement des sociétés ou pour maintenir une place fictive de leader du marché.

D- Mauvaise gouvernance d'entreprise

Adolphe OUEDRAOGO définit la gouvernance d'entreprise comme « l'ensemble de processus, lois et institutions influant la manière dont l'entreprise est dirigée, administrée et contrôlée ».

Les promoteurs des sociétés d'assurance, pourvoyeurs de capitaux ne sont pas souvent au fait des techniques et de la spécificité du secteur des assurances, la plupart opérant dans l'import-export.

S'agissant des organes de contrôle internes, exceptés les grands groupes, rares sont les sociétés qui possèdent un service de contrôle de gestion.

Certains auditeurs externes, notamment les commissaires aux comptes sont souvent choisis par complaisance. Ils certifient parfois de manière mécanique les comptes faisant fi des diligences minimales à effectuer.

Le manque d'actionnaires techniques de référence capable d'apporter une aide technique au démarrage des activités et l'absence de manuel de procédure clairement détaillé sur les tâches de chaque employé aggravent les problèmes de gouvernance d'entreprise.

Section 2 : Les projets de l'ASAC en matière d'assainissement

De l'interview accordée par le président de l'ASAC à Cameroon Tribune du 22 septembre 2008, il ressort que le plan d'action 2008 de cette structure prévoit un certain nombre de projets d'assainissement : la mise en place d'un pool TPV (Transport Public de Voyageurs) (I), la création d'un fonds de garantie automobile et d'une société de réassurance (II) et divers chantiers (III).

I- La mise en place d'un pool TPV

A l'issue de son assemblée générale extraordinaire du 18 juillet 2008, la profession a transmis à l'autorité de tutelle un projet de création d'un pool de coassurance des risques transport public de voyageurs dont il convient de s'interroger sur le bien fondé (A) et les objectifs poursuivis (B).

A- Le bien fondé d'un pool TPV

La création du pool TPV se justifie par l'importance de la sous tarification et de la fraude en assurance RC automobile qui, selon le président de l'ASAC, représente 50% du chiffre d'affaires de cette branche.

Et quand on y ajoute des frais généraux élevés, on peut aisément trouver une explication à la mauvaise qualité du service rendu aux clients.

B- Les objectifs poursuivis

Sans être exhaustif, le président de l'ASAC mentionne : la maîtrise de la statistique de la branche automobile, un meilleur contrôle des frais généraux, une bonne gestion de l'information générale, une discipline tarifaire.

Concernant le dernier point, on espère obtenir du respect du tarif automobile une augmentation de l'aliment de prime et en contrepartie une amélioration des prestations des assureurs en terme de célérité dans le traitement et le règlement des sinistres ; ce qui au bout du compte contribuerait à redorer l'image de marque de la profession.

II- La création d'un fonds de garantie automobile et d'une société de réassurance

Il s'agit en réalité de la réhabilitation de deux structures indispensables qui ont failli dans leurs rôles respectifs de coassurance des risques de responsabilité civile automobile et de mobilisation de l'épargne nationale dans le secteur des assurances.

A- Le fonds de garantie automobile

La phase technique de mise en place du fonds de garantie automobile est achevée et le dossier est actuellement en cours d'examen au niveau de l'autorité chargée d'élaborer le projet de texte portant sa création.

Le fonds de garantie automobile vise en effet à compléter la sécurité totale des victimes d'accidents de la circulation.

B- La société de réassurance

Pour ce qui est de la création d'une société de réassurance, le projet se trouve encore au stade des études. La création de cette société de réassurance permettra de densifier la mobilisation de l'épargne et de limiter ainsi l'évasion des capitaux.

III- Les autres chantiers

On peut citer :

- L'équilibre des rapports de force entre le courtage international et les compagnies d'assurance,
- La lutte contre le recours systématique à la réassurance facultative et au fronting ;
- L'émergence d'une véritable race d'entrepreneurs dans le secteur des assurances au détriment de simples spéculateurs ;
- Le développement de nouveaux produits. Toutefois, ce chantier est en grande partie lié à l'image projetée à travers l'assurance automobile ;
- Le renforcement de la solidarité des compagnies ;
- L'implication des assureurs dans certaines actions sociales : sécurité routière, santé physique, développement durable, etc.

Section 3 : Quelques suggestions pour l'assainissement du marché camerounais

Le chemin à parcourir pour redonner à l'assurance une image positive suppose une œuvre de longue haleine et une grande détermination de tous les acteurs. L'ASAC, pour sa part, pourrait poursuivre son action d'assainissement à deux niveaux : le renforcement des règles déontologiques (I) et le développement de la prévention et de la médiation (II).

I- Le renforcement des règles déontologiques

Gérard de la MARTINIÈRE, président de la FFSA (Fédération Française des sociétés d'Assurance)²⁷ définit les règles déontologiques comme celles que « s'imposent les acteurs de la vie économique et sociale » et qui sont « le reflet des relations qu'une profession souhaite entretenir avec ses clients et ses partenaires »²⁸.

Le renforcement de la déontologie passe par l'adoption d'un code de déontologie (A) ayant un champ d'application large (B).

A- L'adoption d'un code de déontologie

Elle constituerait une nouvelle étape dans la politique déontologique de la profession au Cameroun.

En effet, l'ASAC a depuis peu pris la mesure des avantages qu'elle pouvait tirer en termes d'efficacité et d'image en adoptant certaines règles : le protocole d'accord sur le respect du tarif minimum RC automobile, l'engagement au respect des taux de commissions minima et maxima allouées aux courtiers et autres engagements.

L'adoption d'un code de bonne conduite ou destiné à faciliter les procédures de souscription, d'indemnisation et de règlement montrera également la volonté ferme et constante de la profession d'être irréprochable dans le sérieux et la qualité des services qu'elle propose au public et d'aller plus loin dans l'assainissement.

²⁷ Le 1^{er} octobre 2008, Bernard SPITZ a succédé à Gérard de la MARTINIÈRE à la présidence de la FFSA

²⁸ Voir www.ffsa.fr

B- Le champ d'application de la déontologie

Les règles déontologiques peuvent concerner tantôt l'ensemble des entreprises qui adhèrent à l'ASAC, tantôt celles qui pratiquent les assurances vie et capitalisation.

En ce qui concerne l'ensemble des sociétés membres de l'ASAC, les engagements déontologiques devraient porter sur divers points :

-Le paiement des sinistres : c'est là l'essence même de l'assurance. Toute entreprise qui présente des taux de paiement de sinistres inférieurs aux taux des frais de fonctionnement par rapport aux primes doit être interpellée sur cette situation anormale. En outre, des engagements doivent être pris pour l'amélioration de la cadence de règlement qui reste faible, assortis de sanctions. Par exemple, on pourrait imaginer la majoration de l'indemnité à payer d'une pénalité par mois ou par année de retard lorsque le dossier remplit toutes les conditions pour le règlement. Enfin une attention particulière doit être faite aux entreprises qui empruntent pour leur fonctionnement ou pour le règlement des sinistres.

-Le traitement des arriérés de primes : les assureurs doivent procéder à l'annulation de la totalité des arriérés de primes supérieurs à deux ou cinq ans n'ayant pas fait l'objet de procédures contentieuses de recouvrement d'après Martin ZIGUELE.

-D'autres règles pourraient aussi traiter de la bonne gouvernance, de la corruption, du blanchiment d'argent, bref de tous les points relevant de la déontologie professionnelle et dont l'application doit être obligatoire

En assurance vie et capitalisation : les entreprises peuvent se doter de conseillers qui doivent respecter certaines règles relatives à :

-La présentation : se présenter au nom de la société, présenter clairement à son interlocuteur l'opération d'assurance qu'il propose, etc.

-L'entretien : aider son interlocuteur à analyser sa situation familiale et financière, le montant des garanties, les inconvénients d'une résiliation prématurée.

-Paiement des cotisations : le conseiller doit rappeler que le versement des cotisations n'est pas obligatoire, expliquer les conséquences du non paiement des cotisations, etc.

II- Le développement de la prévention et de la médiation

La prévention peut se faire à travers les campagnes de sécurité routière (A). En cas de sinistre entraînant un conflit entre l'assureur et l'assuré, il conviendrait de privilégier la médiation aux actions judiciaires (B).

A- Les campagnes de sécurité routière

A l'instar de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurance, l'ASAC doit organiser ou au moins participer aux campagnes de prévention routière. L'objectif est de réduire les coûts des remboursements de sinistres de plus en plus lourds et de sensibiliser les usagers de la route sur les conséquences des comportements dangereux, des excès de vitesse, des passages sur les bas cotés ou compétitions qui se traduisent par un grand nombre de décès et de blessés à l'intérieur comme à l'extérieur des véhicules.

La seule façon de réduire le nombre de sinistres, c'est de s'engager dans une prévention qui passe par l'information, la formation et la répression. La prévention devrait agir surtout à l'occasion des grandes migrations de la route (grandes vacances, rentrées scolaires, fêtes de fin d'année). Elle suppose aussi la bonne signalisation routière et la présence d'agents aux points critiques.

B- Le recours au médiateur

La médiation est une procédure pour le règlement amiable des litiges entre assurés et tiers, d'une part, et une compagnie d'assurance, d'autre part, qui ne saurait correspondre à une approche juridictionnelle.

Il s'agit de mettre en place une instance chargée de l'examen des réclamations des assurés et des tiers en cas de persistance du conflit, après épuisement des procédures internes de règlement des litiges propres à cette entreprise.

Cette instance pourra rendre un avis motivé qui ne lie pas les parties, lesquelles conservent leurs droits de saisir les tribunaux.

Une telle instance permettra ainsi :

-d'éviter le dilatoire des entreprises d'assurance et l'impasse dans laquelle se trouvent souvent les conflits entre les compagnies d'assurance et les assurés ou

tiers, ceux-ci faisant généralement appel à la direction nationale des assurances incompétente pour intervenir dans les relations contractuelles ;

-d'améliorer la cadence de règlement des sinistres et l'image de la profession ;

-d'éviter les coûts et les pertes de temps liés à la procédure judiciaire.

CONCLUSION

On peut dire que l'assainissement conduit par l'ASAC est sur la bonne voie au regard des résultats obtenus non seulement en assurances transport maritime et RC automobile, mais aussi en matière de réglementation, de communication, d'action synergique, etc. certaines corrections sont nécessaires notamment en ce qui concerne la ferme volonté des entreprises à respecter leurs engagements pour l'assainissement. De toutes les façons, l'ouverture des marchés avec l'entrée en vigueur de l'accord général sur le commerce et les services contraindra les entreprises à plus de professionnalisme ou à la disparition.

Il faut louer le courage de l'ASAC qui, au lieu de se laisser abattre par l'ampleur des difficultés à surmonter, s'y est attaquée avec beaucoup d'abnégation. L'optimisme reste de mise et le programme d'action ambitieux de l'ASAC en 2008 témoigne de son engagement à inverser la tendance actuelle à la fatalité et permet d'entrevoir des lendemains meilleurs pour l'assainissement. Comme en assurance les pratiques dévoyées produisent leurs effets avec quelques années de retard, le retour à l'orthodoxie prendra aussi du temps.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

- YEATMAN (J) : Manuel international de l'assurance, Ed Economica, Paris 1998, 364 Pages.

OUVRAGES SPECIAUX

- EDIBA (S.P) : L'harmonisation du certificat d'assurance maritime sur le marché camerounais : incidence sur le développement de la branche transport, mémoire, Yaoundé 2004, 36 pages.
- YOKA GALLOY : Mesures d'assainissement des marchés d'assurance et efficacité des contrôles dans la zone CIMA, mémoire, Yaoundé 2002, 62 pages.

ARTICLES

- YEATMAN (J) : L'assurance en Afrique : une émergence difficile, in revue Risques n° 71, septembre 2007, pages 72-80.
- MAVIANE (J.M) : Assurance maritime, in guide national des professions maritimes, Douala 2003.
- ZIGUELE (M) : Comment renforcer les compagnies d'assurance africaines de la zone CIMA ?, in revue CAPafrique, juillet 2008.

INTERVENTIONS

- YEATMAN (J) : L'assurance transports au service des chargeurs et du développement du commerce international, dans le cadre du cycle de conférences de l'IIA, Douala novembre 2007 ;
- OUEDRAOGO (A) : Faiblesses actuelles des compagnies d'assurance africaines de la zone CIMA, lors de l'assemblée générale de la FANAF, Bamako 2008 ;
- MAMADOU (G.K) : Etat des lieux de l'assurance vie dans les pays membres de la CIMA, lors des états généraux de l'assurance vie, Douala Juillet-Août 2008.

JOURNAUX

- CAPafrique ;
- Le Messenger, hors série, juin 2008 ;
- Cameroon Tribune, 28 août et 22 septembre 2008 ;
- Jeune Afrique n°2481, 27 juillet au 02 août 2008 ;

PERIODIQUES

- Assurance et Sécurité n° 8,9,10,11,12 et spécial juillet août 2007 ;
- Risques.

SITES WEB

- www.asac-cameroun.com
- www.fanaf.org
- www.ffsa.fr
- www.afrik.com
- www.capafrique.org

ANNEXES

PROTOCOLE D'ACCORD

Vu l'arrêté Ministériel n° 380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 fixant les tarifs d'assurance de responsabilité civile applicables aux véhicules terrestres à moteur.

Afin d'harmoniser la gestion de l'assurance automobile et pour atteindre l'équilibre technique de la branche,

L'Association des Sociétés d'Assurances opérant au Cameroun décide :

ARTICLE 1 : TARIF DE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE

Le tarif de responsabilité civile automobile objet de l'arrêté 00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994, est un tarif minimum. Il ne subit aucune rédaction non technique, non prévue par la Commission Technique Automobile de l'ASAC, sans préjudice des avantages accordés au personnel de la profession.

ARTICLE 2 : DOCUMENTS PROPOSITION QUESTIONNAIRE

Toute proposition d'un assurable est subordonnée aux conditions ci-après :

2.1 - Souscription des particuliers et pour une police mono véhicule, présentation de :

- véhicule ;
- permis de conduire du conducteur habituel et certificat de capacité s'il y a lieu ;
- attestation de non sinistre s'il y a lieu, en cas de changement d'assureur ;

- certificat de visite technique

2.2 - Souscription des personnes morales et pour flottes :

- Transmission des cartes grises et des certificats de visite technique des véhicules pour lesquels ce document est nécessaire, comme stipulé ci-dessus ;
- Listing des chauffeurs et conducteurs autorisés indiquant leur âge et leur permis de conduire et l'ancienneté desdits permis ;
- Le non de l'ancien assureur, le nombre de sinistres par véhicule pour les 12, 24 et 36 derniers mois.

2.3 - Questionnaire proposition :

Un questionnaire proposition à remplir par le proposant est mis à sa disposition.

ARTICLE 3 : FLOTTE

Constitue une flotte au sens du tarif, l'ensemble des véhicules immatriculés au nom d'une même personne physique ou morale et assurés auprès d'une ou de plusieurs Compagnies.

Toutes réduction de prime est interdite pour les flottes artificielles.

ARTICLE 4 : FRAIS ACCESSOIRES

Il sera perçu pour le même souscripteur, autant de fois de frais accessoires qu'il y a d'émissions de polices ou d'avenants lorsque les assurances ont une durée inférieure à un an.

Le montant des frais accessoires par émission pour ces polices ou avenants ne peut être inférieur à 2 750 F CFA.

ARTICLE 5 BONIFICATION POUR NON SINISTRE

La bonification pour non sinistre ne peut être accordée à un nouvel assuré si celui-ci n'est muni d'une attestation datant de sept jours au plus à compter de l'expiration du contrat, délivrée par son ancien assureur.

L'assureur est tenu de délivrer dans un délai maximum de 48 heures à l'assuré qui la sollicite par écrit avec accusé de réception et qui y a droit, une attestation pour non sinistre.

L'attestation pour non sinistre doit indiquer obligatoirement :

- La période pendant laquelle le souscripteur du contrat, le propriétaire ou le conducteur habituel du véhicule a été assuré ;
- Le moment de la dernière prime annuelle payée ;

ARTICLE 6 MAJORATION POUR SINISTRE

Le nouvel assurable doit obligatoirement remplir le questionnaire proposition d'assurance.

Il doit remettre au nouvel assureur, l'attestation de l'ancien assureur indiquant le niveau de majoration pour sinistre atteint pour chaque véhicule.

ARTICLE 7 : BONUS ET MALUS

Les dispositions de bonification et de majoration telles que prévues par le tarif diffusé par l'ASAC doivent être appliquées tant pour le souscripteur, lorsqu'il s'agit d'une personne morale, que pour le propriétaire ou le conducteur habituel du véhicule.

ARTICLE 8 : CONSTATATIONS DES INFRACTIONS

La commission technique automobile de l'ASAC est saisie des cas d'indiscipline par toute Société intéressée qui constate une irrégularité dans la tarification. La commission procède à la vérification et confirme ou infirme l'infraction dans un délai d'un mois à compter de la saisine. Elle transmet la proposition de décision au Bureau de l'ASAC, qui statue à sa plus prochaine session.

ARTICLE 9 : SANCTIONS

Tout contrevenant aux règles communes de souscription énoncées tant au tarif qu'au présent protocole s'expose aux sanctions suivantes, sans préjudice des dispositions de l'article 15 de l'arrêté 00380/MINEFI/DCE/A du 16 novembre 1994 (article R - 370 du code pénal) :

- a) Mise en garde du Bureau de l'ASAC dès que la première infraction est constatée, avec ampliation à toutes les Sociétés membres ;
- b) Pénalité de 100 000 FCFA pour chaque contrat dont la tarification est irrégulière, à verser à l'ASAC pour la deuxième infraction constatée après la mise en garde ;
La Société doit payer la pénalité dans les 15 jours qui suivent la notification de la décision ;
- c) Pénalité de 500 000 FCFA par contrat dont la tarification est irrégulière, à partir de la troisième infraction. Cette somme doit être versée à l'ASAC un mois à compter de la notification de la décision ;
- d) Pour les contrats de flottes, la pénalité est fixée à 10% de la cotisation ou de la prime nette RC, avec un minimum de 200 000 FCFA par contrat à tarification irrégulière. Le paiement doit intervenir 1 mois à compter de la notification ;
- e) Tous les faits sont prescrits par dix huit mois à compter de la prise d'effet du contrat ;

f) En cas de non paiement des pénalités dans un délai de 3 mois à compter de la notification, le dossier est transmis au ministère de tutelle, pour information.

ARTICLE 10 : CHAMP D'APPLICATION

Le présent protocole est opposable à toutes les sociétés du marché camerounais actuelles et futures pratiquant les opérations d'assurances automobile, dès lors qu'il reçoit la signature de huit Sociétés membres de l'Association des Sociétés d'Assurances opérant au Cameroun; il peut être modifié à tout moment par avenant.

ARTICLE 11 : EFFET DU PROTOCOLE

Le présent protocole prend effet le 12 juillet 2006.

ARTICLE 12 : SIGNATURES

SOCIETE	MANDATAIRE	SIGNATURE
ACTIVA ASSURANCES		
AGC		
AGF CAMEROUN		
ALPHA ASSURANCES		
ALL LIFE		
ASSURAMA		
AXA CAMEROUN		
BENEFICIAL GENERAL		
CAMINSUR		
CHANAS ASSURANCES		
LA CITOYENNE ASSURANCES		
CPA		
GMC		
PRO ASSUR		
SAAR		
SAMIRIS		
SATELLITE		

Fait à Douala le 12 Juillet 2006

REPUBLIQUE DUCAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

MINISTERE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

Direction des Contrôles Economiques
et des Finances Extérieures

REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF ECONOMY
AND FINANCE

000022

ARRETE N° _____/MINEFI/DCE/A

Fixant les taux maxima et minima des commissions
allouées aux courtiers et sociétés de courtage
d'assurances

LE MINISTRE D'ETAT CHARGE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

- Vu la Constitution ;
- Vu le Traité du 10 juillet 1992 instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats Africains (CIMA) ;
- Vu la loi n° 93/003 du 22 Octobre 1993 autorisant le Président de la République à ratifier le traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats Africains ;
- Vu le décret n° 93/303 du 22 Octobre 1993 ratifiant le traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats Africains ;
- VU les dispositions de l'article 544 du Code CIMA ;
- Vu le décret n° 97/205 du 07 Décembre 1997 portant organisation du Gouvernement de la République du Cameroun ;
- Vu le décret n° 97/207 du 07 Décembre 1997 portant formation du Gouvernement de la République du Cameroun ;
- Vu le décret n° 98/217 du 09 Septembre 1998 portant organisation du Ministère de l'Economie et des Finances ;
- VU le procès-verbal de la réunion ayant regroupé les compagnies et intermédiaires d'assurance le 22 décembre 1998 ;

ARRETE :

ARTICLE 1 : Les taux maxima et minima des commissions allouées aux courtiers et sociétés de courtage sont fixés par catégories ainsi qu'il suit :

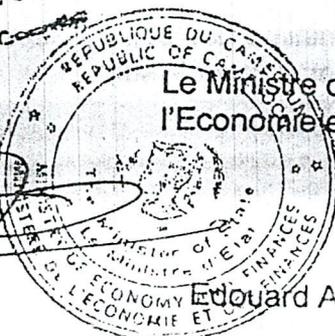
BRANCHES	MINIMUM %	MAXIMUM %
AUTOMOBILE		
Transport Public de Voyageurs et IPT	10	12
Autres et IPT	10	15
ACCIDENT CORPORELS		
Individuelles Accidents, Collectives	20	25
INCENDIE		
Incendie pur	15	25
Multirisques	15	22,5
TRANSPORTS		
FACULTES		
Maritimes	10	20
Terrestres, Aériennes et Ferroviaires	10	18
CORPS		
Pêche, Plaisance, Commerce	10	15
Engins flottants portuaires	10	15
RESPONSABILITE CIVILE		
Décennale	5	17,5
Générale (hors Officiers Ministériels)	15	22,5
Professionnelle, Particulière	5	10
MALADIE		
Famille, Groupe, Assistance	7	15
VOL		
Globale de banque	4	13
Autres vols	5	18
DOMMAGE DIVERS		
Dégat des eaux, Bris de glace	4	18
Bris de machine (TRI, TRO)	10	15

ARTICLES 2 : Toute infraction aux dispositions qui précédent sera punie d'une amende de 500 000 à 1 500 000 FCFA. conformément à l'article 545 du Code des Assurances.

ARTICLE 3 : Le présent arrêté qui prend effet à compter de la date de signature sera enregistré et publié au Journal Officiel en français et en anglais.

Yaoundé le 22 JAN. 1999

TOUR AMBASSADES
Ebol de Service du Commerce



Le Ministre d'Etat Chargé de l'Economie et des Finances

Edouard AKAME MFOUMOU

Dagobert EBAMA

LOI N° 75/144 du 8 décembre 1975

RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPORTATION...

Article 1er. - Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Cameroun pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République Unie du Cameroun.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'organisme visé à l'article précédent ou par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurance au Cameroun.

Article 2. - Un Décret fixe, les conditions d'application de la présente loi notamment la valeur minime des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurance.

Article 3. - Toute infraction aux dispositions de l'article 1er ci-dessus est punie d'une amende égale à 25 % de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'un emprisonnement de douze mois maximum ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 4. - La présente loi sera publiée et publiée au Journal Officiel en français et en anglais.

YAOUNDE, le 8 décembre 1975

DECRET N° 76/334 DU 6 AOUT 1976

Portant application de la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou Facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Constitution du 2 juin 1972, modifiée et complétée
 et par la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 ;

VU l'ordonnance n° 73/14 du 10 mai 1973 fixant la réglementation applicable aux opérations d'assurance ;

VU la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou Facultés à l'importation ;

DECRETE

Article 1er.- L'obligation d'assurance instituée par l'article 1er de la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 susvisée ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède 500 000 F CFA.

Article 2.- Le mode d'assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture "TOUS RISQUES", l'assurance doit être faite, en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie "franc d'avaries particulières sauf ... (FAP Sauf)".

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture "PERTE TOTALE".

Article 3.- Les risques laissés à la charge de l'assuré en cas de souscription d'une garantie autre que "TOUS RISQUES" ne peuvent être assurés, le cas échéant qu'auprès d'un organisme d'assurance agréé en République Unie du Cameroun.

Article 4.- Les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au port ou aéroport de débarquement.

Les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires et complémentaires au voyage maritime ou aérien.

Article 5.- L'organisme d'assurance doit délivrer sans frais à l'assuré un document justificatif d'assurance.

La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par ce document pour la période qui y est mentionnée.

Article 6.- Le document justificatif visé à l'article précédent est délivré immédiatement à la souscription du contrat et renouvelé lors de la reconduction de l'assurance en cas de suspension.

Article 7.- La délivrance ou le renouvellement de toute licence d'importation doit être subordonnée à la production du document justificatif d'assurance visé aux articles 5 et 6 ci-dessus.

Article 8.- En cas de perte ou de vol du document justificatif d'assurance, l'assureur ou l'autorité compétente délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi.

Article 9.- La forme et le contenu du document justificatif d'assurance devant être établi suivant un modèle fixé par arrêté.

Article 10.- Un arrêté conjoint du Ministre des Finances et du Ministre de l'Economie et du Plan fixe les conditions d'application des dispositions qui précèdent aux contrats d'importation en cours d'exécution à la date de signature du présent décret.

Le même arrêté détermine les modalités de contrôle applicable aux importations non soumises à autorisation préalable.

Article 11.- Le présent décret qui prend effet pour compter de la date de signature sera publié selon la procédure d'urgence et inséré au Journal Officiel en Français et en Anglais. /-

YAOUNDE, le 6 AOUT 1976

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

(s) M. HADJ AHMADOU AHIDJO

TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ABREVIATIONS	i
DEDICACE	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
SOMMAIRE.....	iv
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : LES AVANCEES DE L'ASSAINISSEMENT REALISEES PAR L'ASAC.....	3
CHAPITRE PRELIMINAIRE : PRESENTATION DE L'ASAC.....	4
I- Création et missions de l'ASAC.....	4
A- La création de l'ASAC	4
B- Les missions de l'ASAC	4
II- L'organisation de l'ASAC	5
A- L'assemblée générale	5
B- Le bureau.....	5
C- Le secrétariat.....	5
D- Les commissions techniques.....	6
CHAPITRE 1 : LES PROGRES LIES AUX ACTIONS PERMANENTES D'ASSAINISSEMENT	7
Section 1 : La sécurisation des primes en assurance transport maritime	7
I- La nécessité de l'harmonisation du certificat d'assurance maritime	7
A- La prolifération des certificats d'assurance.....	8
B- La faiblesse des taux de prime.....	8
C- La double assurance.....	8
II- Les résultats positifs obtenus.....	9
A-le recul des pratiques frauduleuses	9
B- La croissance du chiffre d'affaires.....	10
Section 2 : Une meilleure gestion du contentieux entre compagnies.....	10
I- L'apport de la commission nationale d'arbitrage dans la gestion du contentieux national	11
A- Les raisons de la mise en place de la CNA.....	11
B- L'impact de l'activité de la CNA.....	11
II- La contribution du bureau national de la carte rose dans la gestion du contentieux sous régional	12
A- Présentation de la carte rose CEMAC.....	12
B- L'impact de l'activité du bureau.....	13
Section 3 : L'engagement au respect de la réglementation	13
I- L'engagement au respect du tarif RC automobile	13
A- Les conditions de souscription de l'assurance RC automobile	14
B- Les conditions d'application des bonus et malus.....	14
C- Les sanctions au non respect du protocole d'accord	14

II- L'engagement à observer les taux de commissions minima et maxima .15	
A- La réglementation sur les taux de commissions allouées aux courtiers.....	15
B- La pratique des taux de commissions élevés	16
Section 4 : L'intensification de la communication.....	17
I- La vulgarisation de l'assurance.....	17
A- Le hors série de Le Messenger	17
B- Le dossier spécial de Cameroon Tribune du 28 août 2008.....	18
II- Une plus grande utilisation des moyens de communication propres à l'ASAC.....	18
A- L'augmentation de la fréquence de parution du journal de l'ASAC	18
B- L'organisation de diverses rencontres	19

CHAPITRE 2 : CONTRIBUTIONS DES ACTIONS PONCTUELLES A L'ASSAINISSEMENT

L'ASSAINISSEMENT	20
Section 1 : L'opportunité de l'opération coup de poing	20
I- La sous tarification et la concurrence déloyale	20
II- Le manque de maîtrise du réseau de distribution	21
III- La fraude dans la production	21
IV- Le défaut de règlement de sinistres.....	22
Section 2 : Les premiers enseignements de l'opération coup de poing.....	22
I- Les enseignements issus du contrôle des attestations d'assurance	22
A- Le non-respect de l'obligation d'assurance.....	22
B- Le regain de la souscription pendant les périodes de contrôle	23
C- Une meilleure perception de l'assurance	23
II- Les leçons dégagées du contrôle de la carte rose.....	24
A- L'ignorance de l'objet de la carte rose	24
B- Les carences des forces de maintien de l'ordre	24
Section 3 : La redynamisation de l'action synergique.....	24
I- La reprise des réunions bipartites ASAC- tutelle	25
II- L'implication des intermédiaires	25
III- L'adhésion des partenaires extérieurs	26

DEUXIEME PARTIE : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC ET LES PERSPECTIVES D'ASSAINISSEMENT DU MARCHE CAMEROUNAIS DES ASSURANCES

CHAPITRE 3 : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC.....

CHAPITRE 3 : LES INSUFFISANCES DE L'ACTION DE L'ASAC.....	28
Section 1 : L'absence d'actions d'assainissement en assurance vie et capitalisation.....	28
I- Les taux de frais généraux excessifs.....	28
II- Les retards dans le paiement des sinistres et des prestations échues ...	29
III- Le manque de transparence et le non respect de l'obligation d'information.....	30
IV- L'image du secteur des assurances.....	30
Section 2 : L'atténuation des résultats de l'assainissement en assurance dommages.....	31
I- Les limites de l'ASAC dans la gestion des conflits	32

A- Les faiblesses de la CNA	32
B- Les freins à l'action du bureau national de la carte rose	33
II- Les obstacles à la réussite du certificat d'assurance maritime	
Harmonisé	33
A- Les entraves du Comité FAL	33
B- L'inefficacité du contrôle	34
III- Le non respect de la réglementation	34
A- La persistance de la sous tarification	34
B- Les taux de commission élevés	35
CHAPITRE 4 : LES PERSPECTIVES DE L'ASSAINISSEMENT	36
Section 1 : Les défis à relever	36
I- Le respect de la réglementation et des règles d'ordre éthique	36
A- Le respect de la réglementation	36
B- L'observation des règles d'ordre éthique	37
II- Les problèmes de gestion des entreprises	38
A- L'importance des charges de gestion	38
B- Les difficultés à payer les sinistres	40
C- L'importance des arriérés de primes	41
D- Mauvaise gouvernance d'entreprise	41
Section 2 : Les projets de l'ASAC en matière d'assainissement	42
I- La mise en place d'un pool TPV	42
A- Le bien fondé d'un pool TPV	42
B- Les objectifs poursuivis	42
II- La création d'un fonds de garantie automobile et d'une société de	
réassurance	43
A- Le fonds de garantie automobile	43
B- La société de réassurance	43
III- Les autres chantiers	43
Section 3 : Quelques suggestions pour l'assainissement du marché	
camerounais	44
I- Le renforcement des règles déontologiques	44
A- L'adoption d'un code de déontologie	44
B- Le champ d'application de la déontologie	45
II- Le développement de la prévention et de la médiation	46
A- Les campagnes de sécurité routière	46
B- Le recours au médiateur	46
CONCLUSION	48
BIBLIOGRAPHIE	I
ANNEXES	III
TABLE DES MATIERES	IV