

Institut International des Assurances de Yaoundé

CYCLE SUPERIEUR

9e Promotion
1988 - 1990



EVOLUTION ET PROBLEMES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

Mémoire de Fin d'Etudes en Vue de l'Obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D E S A)

Rédigé et Soutenu Par :

KOUYATE Ismaël

Sous la Direction :

M. Benoît NDJOMATCHOUA
Chef de Service Production
AMACAM - Siège

JUIN 1990

DEDICACE

- A mes parents
- A ma fille
- A mes amis

J'adresse mes sincères remerciements,
pour le soutien moral qu'ils m'ont apporté durant
le déroulement de ce stage.

Qu'ils trouvent dans ce mémoire le
témoignage de mon affection.

THEME : EVOLUTION ET PROBLEMES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE
EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO.

INTRODUCTION.

Historique de l'assurance en République Populaire
du Congo. Particularité de la branche automobile.

PREMIERE PARTIE : Approche descriptive

Chapitre 1 Evolution de l'Assurance automobile

SECTION 1 Evolution des Emissions

SECTION 2 Evolution des sinistres

Paragraphe Pg1) Zone de circulation

Pg2) Usage du véhicule

Pg3) L'âge du conducteur

A - Relâchement de la Police

B - Conjoncture économique

C - Mauvais service après-vente

Chapitre 2 Constat technique du déséquilibre

SECTION 1 Rapport sinistres à Primes

SECTION 2 Causes du déséquilibre

Pg 1) Causes endogènes

A - Faiblesse du tarif

B - Cadence de règlement

Pg2) Causes exogènes

A - Inflation

B - Complaisance des tribunaux dans
l'allocation des indemnités.

DEUXIEME PARTIE : Essai de solutions

Chapitre 1 Dommages matériels

SECTION 1 le réajustement du tarif

SECTION 2 Reduction du coût des sinistres

SECTION 3 Amélioration du service
après-vente

Chapitre 2 Dommages corporels

SECTION 1 la cadence de règlement

SECTION 2 la sensibilisation des
tribunaux.

/- VANT - /'ROPOS

Ce mémoire a été rédigé à la fin d'une période de près de deux années d'études à l'Institut International des Assurances de Yaoundé. Au cours de cette période, nous avons parcouru les différentes branches d'assurance. Aussi, à ce moment où nous sommes quasi-censés avoir une vue d'ensemble sur toute l'assurance, il s'agit dans ce mémoire de faire un apport personnel sur un problème d'assurance.

Nous avons choisi un thème sur l'automobile :
"Evolution et Problèmes de l'Assurance Automobile en République Populaire du Congo".

Les problèmes posés par cette branche sont d'actualité dans nos pays africains. Nous ne souleverons quelques uns, tout en essayant d'apporter notre modeste contribution à la recherche de solutions.

Avant de nous y mettre, nous tenons à exprimer notre reconnaissance et notre profonde gratitude à notre Directeur de mémoire pour sa disponibilité, ses directives et ses conseils.

INTRODUCTION :

Toute reflexion actuelle sur les assurances au congo ne peut porter essentiellement que sur la société d'assurances et réassurances du Congo (ARC) compte tenu de la situation de monopole qui caractérise le marché congolais de l'assurance.

Cependant, il y a lieu de relever que ce marché n'a pas commencé par l'ARC. ~~De~~ fait, ^{que} avant la reforme de 1973 sur laquelle nous retiendrons, une vingtaine de sociétés à statuts juridiques variés y opéraient.

L'accès aux informations sur ces anciennes compagnies ayant été impossible, nous ne pouvons en parler même en raccourci. Aussi dans le cadre de ce mémoire nous ne nous pencherons que sur l'ARC. En effet créée par ordonnance présidentielle N° 32/73 en date du 31/10/73, l'ARC est devenue depuis 1974 la seule compagnie à pratiquer les opérations d'Assurances et de Réassurances en République Populaire du Congo.

Il convient de souligner que les conditions de son fonctionnement ont été fixées par le décret N° 74/465

C'est la position stratégique de la CCR (Caisse Congolaise de Réassurance) qui a permis à l'ARC de bénéficier d'un monopole de fait. Mais ce monopole est devenu de droit par la suite comme nous l'avons dit parce que, avant l'ARC il existait des sociétés qui, en vertu de la loi devraient céder un pourcentage minimum de leurs affaires en réassurances à l'ARC.

.../...

Devant l'étroitesse prononcée du marché, le législateur a imposé la fusion aux sociétés existantes.

Toutefois les compagnies désireuses d'évoluer en marge de la fusion étaient tenues d'une part de déposer auprès du Trésor public, un cautionnement de 25 millions de FCFA et d'autre part de réaliser annuellement un chiffre d'affaire d'au moins 200 millions.

Les sociétés étrangères ayant estimé trop draconiennes ces conditions ont rapidement abandonné le marché.

L'ARC avec un capital social de 200 millions. Actuellement, il est passé à 550 millions et est réparti entre l'Etat et certaines entreprises publiques (la CCA, CNPS, BNDC, BCC et SNDE) (1).

Il superflu de noter que l'ARC a fait des investissements de l'ordre de 2.846.723.339, se rapportant.

- A l'hotellerie (120 millions)
- A l'industrie (500 millions)
- et au bâtiment (2.266 millions).

A l'instar des autres compagnies, elle pratique les opérations d'assurances IARD (Incendie, Accidents, Risques divers) et vie.

(1) CCA = Caisse Congolaise d'Amortissement
CNPS = Caisse Nationale de Prévoyance Sociale
BNDC = Banque Nationale du développement du Congo
BCC = Banque commerciale congolaise
SNDE = Société Nationale de distribution d'eau.

Notre étude porte sur la partie IARD en général et sur l'automobile en particulier.

Le choix de cette branche tient à la complexité des problèmes qu'elle pose au Congo.

Au fil des ans, on constate un déséquilibre qui ne fait que s'accentuer. L'équilibre de l'ensemble du portefeuille de l'ARC ne saurait masquer les mauvais résultats enregistrés dans la branche automobile, cet état de chose nous amène à soutenir que les bons résultats des autres branches compensent les mauvais résultats de l'automobile. Alors que l'orthodoxie de la technique de l'assurance voudrait que chaque branche assure son propre équilibre.

A cet effet nous allons procéder à l'analyse de cette situation critique qui n'est autre que celle de l'évolution des problèmes du marché congolais de l'assurance automobile.

Dans un premier temps, nous examinerons ce qui semble à notre avis être les éléments constitutifs du déficit de cette branche à savoir ; la croissance du parc automobile, l'évolution des primes et des sinistres.

Dans un second temps nous tenterons d'esquisser quelques essais de solutions.

PREMIERE PARTIE : Approche descriptive

CHAPITRE 1 : Evolution de l'assurance automobile

L'automobile de nos jours reste le moyen de transport le plus utilisé par rapport aux autres, ceci se vérifie à travers le monde par le nombre sans cesse croissant des véhicules et la place que l'automobile occupe dans le portefeuille des compagnies d'assurance.

Le Congo n'est guère en marge de cette affirmation, pour s'en convaincre, il serait nécessaire que nous procédions à l'analyse des deux tableaux ci-dessous, l'un représentant l'évolution du parc automobile brazzavillois durant ces dix dernières années et l'autre, la part des primes auto dans le portefeuille de l'ARC pendant quelques années.

Tableau 1 : Evolution du Parc automobile

Années	Nombre de véhicule immatriculés	Taux de progression %
1980	3 348	-
1981	3 487	1,13
1982	4 356	24,92
1983	4 640	6,51
1984	4 616	- 0,51
1985	4 693	1,66
1986	4 008	-14,59
1987	3 302	-17,61
1988	3 239	- 1,90
1989	-	-

Source : Direction de l'Administration du Territoire.

Tableau 2 :

Années	1976	1978	1982	1984	1987	1988
Primes Cuitises	1.192.488.545	2.014.041.633	6.158.210.454	7.854.414.325	6.333.780.908	6.641.014.196
Primes auto	653.758.271	994.458.729	1.915.157.084	2.852.734.032	2.253.580.789	2.213.454.840
Part de l'auto	54,82	49,37	31,10	36,32	35,58	33,33

En parcourant ces tableaux nous constatons que ces chiffres fluctuent.

Concernant le tableau 2, cette fluctuation se fait dans une certaine fourchette sans aller en-dessous de la limite que l'on peut qualifier de plancher qui est le tiers de la prime totale, ceci montre bien l'importance de l'auto dans un portefeuille.

Le tableau n° 1 révèle que dans les années 80, l'économie Congolaise subissait une récession qui avait commencé depuis les années 70. Mais à partir de 1982, pendant que la situation économique internationale était encore marquée par la crise, le Congo connaîtra une intense activité économique ; 1982 sera en effet l'année du démarrage du 1er plan quinquenal 82-86.

Aussi, par effet d'entraînement la répercussion se fera sentir sur toutes les activités au plan national ce qui, provoquera un brusque accroissement du parc automobile, celui-ci atteindra une pointe avant de se stabiliser pour chuter brutalement.

Mais ce changement sur le plan économique n'est pas resté sans effet sur la société d'assurance, ce qui nous amène à nous pencher sur la situation de l'assurance automobile.

SECTION 1 - Evolution des émissions

Pour l'assureur Congolais (ARC), bien que le pourcentage de l'auto dans le portefeuille ait gardé une certaine constance, les primes quant à elles ont fluctué mais en suivant le ton donné par l'environnement économique.

.../...

Le tableau de l'évolution des primes ci-dessous illustre parfaitement nos propos :

Tableau 3 :

Années	Primes émises (en milliers)	Taux de Progression
1977	723 817	-
1978	943 458	30,34
1979	994 491	5,40
1980	1.028 728	3,44
1981	1 255 815	22,07
1982	1 872 177	49,07
1983	2 487 858	32,88
1984	2 852 734	14,66
1985	1 335 679	-53,17
1986	1 270 433	- 4,88

Source : Departement Etudes & Statistiques ARC

$$\text{Taux moyen annuel} = \frac{\text{Taux}}{N} = \frac{99,81}{10} = 9,98 \%$$

Il se dégage de ce tableau N° 3 des taux de progression qui nous permettent de déduire un taux moyen annuel de 9,98 %.

Ce qui était prévisible, compte tenu du fait que dans le cadre des objectifs du plan, de considérables investissements tant du secteur privé que du secteur étatique vont créer de nouveaux emplois et entraîner des effets induits.

Ajouté à cela l'obligation d'assurance imposée par le législateur conformément à l'ordonnance N° 1/70 du 10 janvier 1970 qui reçoit application par le décret N° 70/203 du 12 juin 1970, cette ordonnance stipule :

.../...

"Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur ainsi que par ses remorques et semi-remorques doit, pour faire circuler lesdits véhicules être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité civile. Il reste bien entendu que les dommages causés par les chemins de fer ne sont pas couverts par cette assurance et que pour des raisons de garanties financières suffisantes les véhicules appartenant à l'Etat sont dispensés de cette obligation".

La combinaison de tous ces facteurs entrainera une forte croissance des primes jusqu'en 1984.

Les années suivantes, l'évolution du chiffre d'affaires connaîtra un ralentissement.

SECTION 2 - Evolution des sinistres

Ce problème de sinistre n'est pas nouveau, en parcourant ce tableau élaboré à cet effet nous constatons ce qui suit :

Tableau 4 : Evolution des sinistres

Année	Sinistres (en millier)	Taux de Progression
1977	643 037	-
1978	896 114	39,35
1979	1 045 917	16,7
1980	1 543 612	17,5
1981	1 946 030	26,076
1982	3 939 858	102
1983	2 271 544	- 42,34
1984	2 204 943	- 2,93
1985	1 853 254	- 15,94
1986	1 844 563	- 0,46

Source : Département Etudes et Statistiques ARC

$$\text{Taux moyen annuel} = \frac{\sum \text{taux}}{N} = \frac{139,95}{10} = 13,99 \%$$

L'acuité du problème de sinistralité est étroitement liée à l'envergure prise par l'entreprise depuis 1977 Avant, et plus précisément en 1974 ce rapport sinistres à primes était de 40,37 % soit 401 202 FCFA en primes acquises et 162 027 FCFA en charge de sinistres (Notons que ces chiffres sont en milliers de FCFA)

Les sinistres connaissent une croissance géométrique tandis que les primes suivent une croissance arithmétique.

En effet alors que les sinistres progressent de 13,99% les primes quant à elles augmentant de 9,98% seulement.

Cette évolution rapide des sinistres est due au nombre croissants d'accidents enregistrés au cours de l'année qui sont notamment liés :

- à la zone de circulation
- à l'usage du véhicule
- et l'âge du conducteur.

Paragraphe

Pg 1) Zone de circulation : S'il est vrai que dans les années 60, le parc automobile de notre pays n'étaient pas aussi important, qu'aujourd'hui et que peu de congolais possédaient un véhicule, il convient de noter que ledit parc s'est accru d'une manière exceptionnelle cf tableau 1

Par contre les infrastructure routières hormi les routes construites durant le plan quinquenal 82-86 pour le desensclavement de l'arrière pays, se sont considérablement dégradées.

L'accroissement du parc et la dégradation des infrastructures routières au niveau urbain ont non seulement augmenté ^{la} probabilité de survenance des accidents, ^{mais} aussi contribué à leur aggravation.

Paragraphe

Pg 2) - Usage du véhicule : Toutes les catégories de véhicules n'influencent pas de la même manière la dégradation de la branche automobile, les véhicules concernés sont surtout ceux des catégories 1 et 4.

La catégorie 1 regroupe les véhicules de tourisme ou voitures personnelles.

La catégorie 4 comprend les véhicules destinés au transport en commun ou transport public de voyageurs.

Notons que les chiffres présentés dans ces tableaux 3 et 4 sont des chiffres globaux c'est-à-dire toutes catégories confondues mais ceux qui priment sont ceux des deux catégories précitées.

S'agissant de la catégorie 4, l'on a constaté que la fréquence des accidents est proportionnelle au kilométrage annuel parcouru : Autrement dit, plus un véhicule de cette catégorie circule, plus ces risques qu'il a d'être impliqué dans un accident augmentent.

Paragraphe

Pg 3) - L'âge du conducteur : Une étude réalisée par l'ARC démontre que les conducteurs âgés de moins de vingt-cinq ans et surtout lorsqu'ils sont célibataires occasionnent plus d'accidents que les autres.

Il faut noter que les conducteurs titulaires de permis de moins de deux ans d'âge sont les plus concernés.

Par rapport aux années 60 où peu de parents possédaient des voitures, nous remarquons qu'actuellement de plus en plus ceux-ci autorisent leurs enfants dès l'âge de dix-huit ans, voire même en dessous, à conduire leurs voitures avec ou sans permis.

Il est aisé de comprendre qu'à cet âge les enfants n'ont pas les reflexes de bon père de famille compte tenu de leur irresponsabilité surtout sur le plan social, ils ne se soucient de rien et roulent à des vitesses excessives, un accident est vite arrivé.

Au regard de ce qui précède, les coûts résultant des dommages matériels et corporels dus à ces accidents incombent à l'ARC seule.

Malheureusement pour l'ARC la charge de sinistres augmente pendant que le tarif automobile demeure inchangé depuis 1962 malgré la très faible augmentation de 17 % intervenue en 1985 mais uniquement pour la catégorie 1 promenades et affaires.

On constate à la lecture des tableaux qu'il y a un déséquilibre entre les primes et les sinistres ; nous allons examiner dans une seconde partie les causes de ce déséquilibre du portefeuille auto.

Ces causes tiendraient entre autres ; à un relâchement de la part de la police routière, à la conjoncture économique, au mauvais service après vente de l'ARC.

A - Relâchement de la police routière

Nous pensons que ce relâchement de la part de la police routière en ce qui concerne le contrôle de l'assurance obligatoire, est dû au fait que, depuis un bon moment ce corps est dépourvu de moyens de déplacement, parce que, à chaque fois que survient un sinistre nécessitant un constat, c'est aux intéressés que revient la charge des frais de transport.

.../...

B - Conjoncture économique

Cette conjoncture se caractérise par la crise qui elle même est entendue comme une rupture parfois brutale des équilibres fondamentaux dans une économie.

Il en découle un certain nombre d'effets à savoir l'arrêt des investissements, suite à l'absence de la rentabilité ce qui entraîne des faillites et des fermetures d'unités de production, tout ceci se traduit au niveau des ménages par des pertes de revenus et le chômage, il s'en suit une contraction de la masse monétaire ressentie au niveau des opérateurs économiques ; sous forme de manque de liquidités

Tous ces effets ont des conséquences désastreuses sur la société d'assurance parce que les rentrées de primes deviennent de plus en plus faibles ou encore s'amenuissent.

Tandis que, au contraire les arriérés de primes eux augmentent dangeureusement. La constitution des provisions techniques devient difficile du fait du manque de liquidités dans l'économie.

C - Mauvais service après-vente

La plupart des compagnies d'assurances africaines dont l'ARC ne prennent du tout pas au sérieux le problème de service après-vente qui pour nous est et demeure la clé indispensable du succès.

Nous allons analyser techniquement pour plus de clarté et de précision cette situation de déséquilibre.

Chapitre 2 : Constat technique du déséquilibre

Afin de mieux poser ce diagnostic nous examinerons le tableau portant sur le rapport sinistres à primes.

Ce rapport représente la charge de sinistre qui revient à l'assureur pour chaque prime acquise.

En matière d'assurance, la structure théorique de la prime se présente comme suit :

Pour une prime de 100 F, nous avons

65 %	qui doit couvrir les charges de sinistre
7 %	-"- les frais d'e gestion
8 %	-"- les frais d'acquisition
20 %	-"- les frais de commissions.

Autrement dit les 65 % doivent ^{couvrir} les engagements de l'assureur vis-à-vis des assurés et 35 % c'est-à-dire : (7% + 8% + 20%) les charges administratives et commerciales, elles sont obligatoires ou automatiques parce qu'elles font partie de la bonne marche de la société, ce taux de 65 % peut passer à 72% dans certaine circonstance jusque là celà peut être considéré comme normal, mais au delà cela devient inquiétant.

.../...

SECTION 1 : Rapport Sinistres à Primes

Le tableau de rapport sinistres à primes se présente comme suit :

Années	Primes	Sinistres	S/P (%)
1977	723 817	643 037	89
1978	943 458	896 114	95
1979	994 491	1 045 917	105,17
1980	1 028 728	1 543 612	150
1981	1 255 815	1 946 030	155
1982	1 872 177	3 939 858	210,44
1983	2 487 858	2 271 544	91,30
1984	2 852 734	2 204 943	77,29
1985	1 335 679	1 853 258	138,75
1986	1 270 433	1 844 563	145,19

$$\text{Taux moyen annuel : } \sum \frac{\text{Taux}}{N} = \frac{1257,4}{10} = 125 \%$$

Soit $125,71\% - 65\% = 60,71\%$ de découvert moyen par année.

A partir des : chiffres du tableau, nous obtenons un taux moyen annuel de 125%, celui-ci comparé au taux régulier de 65% nous donne un découvert moyen par année de 60,% environ.

Nous disons que de par son volume d'émissions de primes, l'automobile constitue la principale branche d'activité de l'ARC, mais il ne fait pas de doute que l'ARC paie de plus en plus de sinistres dans cette branche alors qu'au cours des premières années d'activités de la société, les sinistres y relatifs étaient moins importants que les émissions à tel enseigne que le ratio S/P qui se situait à 73% pouvait être considéré à la limite comme normal.

Le tableau N° 5 nous révèle que depuis 1979, la tendance s'est fortement renversée ; les sinistres en importance ayant nettement pris le pas sur le volume des primes.

Il est d'une évidence manifeste à travers ces taux que la branche automobile s'est détériorée très sensiblement, parce que la sinistralité de cette branche englutit non seulement ses propres primes mais, absorbe aussi une partie non négligeable de celles des autres branches.

La question qui vient d'emblée à l'esprit est celle de savoir à quoi attribuer l'importance considérable des sinistres entraînant le déséquilibre ?

En d'autres termes qui est ce qui est à la base du renchérissement des sinistres ?

SECTION 2 Causes du déséquilibre

Les causes de cette dégradation sont aussi bien endogènes qu'exogènes à l'activité des assurances.

Paragraphe 1- Causes endogènes

A) Faiblesse du Tarif

Rappelons que ce tarif actuellement en vigueur date de 1962, n'a jamais été révisé.

Alors que nous notons une hausse effrénée des coûts de réparation et des indemnités allouées aux victimes par les tribunaux.

Par conséquent, l'ARC depuis un certain temps sous-tarifie ses risques automobiles, nous n'en voulons pour preuve que la comparaison des tarifs de l'ARC avec ceux des assureurs Camerounais, Gabonais et Ivoiriens en prenant les (3) trois premières catégories du tarif et en faisant ressortir pour chacune, le montant le moins élevé et le montant le plus élevé.

Tableau 6.

Catégories	Congo	Cameroun	Gabon	Côte d'Ivoire
1	16 175	33 993	37 800	40 645
	38 015	46 091	88 900	89 390
2	26 165	38 047	63 000	78 815
	75 000	112 400	128 800	341 125
3	42 430	60 894	79 800	100 815
	116 450	187 987	168 700	438 140

Source : Département Etudes & Statistique ARC

B. cadence de règlement

Parmi les causes endogènes qui peuvent expliquer la cherté des sinistres, il y a aussi la faible cadence de règlement des sinistres parce qu'il est anormal de constater qu'au bout d'une dizaine d'années d'activités que les sinistres en suspens du début d'activité de la société ne soient pas payés, le tableau ci-dessous parle de lui même car, rien ne nous prouve que la plupart ne sont entièrement réglés.

Tableau 7.

1974	335 500
1975	11 577 834
1976	900 000
1977	7 454 774
1978	2 916 341
1979	20 841 656
1980	38 875 961
1981	130 459 035
1982	69 472 858
1983	103 188 926
1984	125 753 938
1985	525 849 053
	1 037 025 873

Si ces sinistres se sont étalés sur un bon nombre d'exercices cela veut dire que l'ARC règle en compte-gouttes ses sinistres.

Le phénomène d'inflation aidant, la société se trouvera plus tard avec un montant réel nettement supérieur.

L'on se demande si ces chiffres reflètent réellement la situation au niveau des sinistres ? S'agit-il des sinistres dont le règlement dépend des décisions de justice n'ayant pas encore acquis l'autorité de la chose jugée et, autant de questions dont les réponses éclaireraient notre lanterne.

Paragraphe 2 - Causes exogènes

Comme causes exogènes contribuant à la cherté des sinistres l'on peut retenir essentiellement deux :

- L'inflation
- L'attitude de plus en plus agressive des tribunaux vis-à-vis des assureurs.

A) L'inflation

C'est surtout en automobile que ce phénomène peut être mieux apprécié. De plus en plus les véhicules, les pièces de réchange et la main-d'oeuvre coûtent cher.

Précisons que nous n'avons pu obtenir des concessionnaires les statistiques relatives au prix de vente des véhicules automobile en 1962, année d'agrément de notre tarif actuellement en vigueur.

Néanmoins, nous avons choisi un échantillon de trois marques de voitures japonaises à travers lesquels nous observons l'évolution des prix de vente des véhicules automobile.

Tableau 8.

Marques	1983	1988	Taux de Progression
NISSAN SUNNY	3 091 946	5 150 753	66,58
TOYOTA COROLLA	3 783 780	5 865 825	55,02
LAUREL BLUE BIRD 1300 GL	4 821 706	8 189 809	69,85

De ce tableau n° 8 il ressort que les prix ont parfois connu une progression d'environ 70 % en l'espace de 6 ans.

Ce rapport est assez suffisant pour mettre en évidence les nouvelles obligations de l'ARC, en cas de sinistre. A contrario le tarif est bloqué depuis plus de 20 ans.

Il en est de même du coût de la main d'oeuvre :

Celui-ci est fonction du coût de la vie, pour exemple, le coût de la main d'oeuvre chez les garagistes toliers est passé de FCFA 1800 l'heure en 1981 à FCFA 3000 l'heure en 1988 soit une augmentation de 66,66 % en 7 ans.

Quel serait ce pourcentage si nous avions pris en compte les prix depuis 1962 ?

B) Complaisance des tribunaux dans l'allocation des indemnités

Les tribunaux deviennent de plus en plus complaisants en matière d'allocation des indemnités aux victimes ou à leurs ayants droit.

A travers les exemples ci-dessous, nous tentons de mettre en exergue l'évolution inquiétante de la jurisprudence.

.../...

Cas de blessures

- 12 ans élève
IPP = 100 %
Indemnité = 30.000.000 FCFA
Jugement correctionnel du 11.06.81
- 11 ans élève
IPP = 20 %
Indemnité = 5.400.000 FCFA
Jugement correctionnel du 14.07.81
- 45 ans commerçant
IPP = 70 %
Indemnité = 12 800 000 FCFA
Tribunal correctionnel, jugement du 04-10-84
- 46 ans agent Office National du Cinéma
IPP = 85 %
Indemnité = 28 000 000 FCFA
T G I jugement du 12.03.83
- 24 ans élève
fracture ouverte de la jambe ayant nécessité
une amputation
IPP = 75 %
Indemnité = 11 000 000 FCFA
Tribunal populaire commune de Brazzaïlle appel
du 05.05.87
- 11 ans élève
IPP = 25 %
jugement correctionnel du 18.02.83 confirmé par arrêt
du 19.03.85
Indemnité = 5 875 000 FCFA

.../...

Cas de décès

- 34 ans sans emploi
Nombre de parties civiles = non précisé
Indemnisation par branche
Indemnité = 10 000 000 FCFA
Arrêt du 21.05.85
- 7 ans élèves
Nombre de parties civiles = 13
Indemnités = 3 975 000 FCFA
IPP Baongo, jugement du 30.05.86
- 36 ans, commerçants
Nombre de parties civiles = 36
Indemnité = 47 400 000 FCFA
TPA Poto - Poto, jugement correctionnel
du 06.06.88
- 57 ans, cultivateur
Nombre de parties civiles = 12
Indemnité = 8 400 000 FCFA
Tribunal correctionnel de Baongo
jugement du 24.08.88
- 69 ans, retraité
Nombre de parties civiles = 61
Indemnité = 30 400 000 FCFA
TPA Poto-Poto
jugement correctionnel du 30.01.89
- 55 ans, cuisinier
Nombre de parties civiles = 15
Indemnité = 8 100 000 FCFA
Tribunal correctionnel de Baongo
jugement du 29.03.89

.../...

Ce que nous venons d'évoquer montre que la fréquence et le coût moyen des sinistres ont considérablement augmenté.

L'accroissement du parc automobile, la dégradation de l'infrastructure routière et l'âge de certains conducteurs ont engendré de plus en plus d'accidents.

Ajouté à cela, les prix des véhicules et des pièces de rechange, le coût de la main d'oeuvre sans oublier les indemnités sans commune ^{mésure} avec les préjudices que les tribunaux allouent aux ayants droit ou aux victimes. Tous ces facteurs contribuent à la hausse du coût des sinistres.

Il apparait donc que cet accroissement de coût moyen des sinistres qui résulte également de l'inflation et de l'érosion monétaire implique un déséquilibre, entre les primes émises (insuffisantes) et les sinistres payés (montant très élevé).

Ce déséquilibre de la branche auto que nous venons d'analyser appelle de notre part des essais de solutions sous peine de voir l'ARC sombrer à plus ou moins longue échéance.

.../...

DEUXIEME PARTIE : ESSAI DE SOLUTIONS

Suite à tout ce que nous venons d'évoquer, il y a lieu de proposer des essais de solutions. Nous n'avons pas la présomption de proposer ici des solutions miracles, il s'agit de voir par rapport aux maux recensés ce qu'il y a lieu de faire.

Chapitre 1 Dommages Matériel

SECTION 1 le réajustement du tarif

Le tarif actuellement en vigueur a été agréé depuis 1962 comme nous l'avons dit précédemment. L'inadéquation de ce tarif constitue l'un des facteurs du déséquilibre de la branche prépondérante du portefeuille de la société.

Pour assainir cette branche, la solution initiale est le réajustement du tarif, parce qu'il a été démontré que les risques sont sous-tarifiés compte tenu de la caducité du tarif.

La difficile conjoncture actuelle commande plutôt une augmentation graduelle à étaler sur plusieurs années ceci, pour éviter d'éventuels remous sociaux.

Au départ cela ne constituait pas tellement un problème parce que les autres branches généraient d'importants surplus, la bonne santé économique du pays aidant.

Depuis un certain temps Les dites branches ont des problèmes. Ainsi chaque branche, doit pouvoir couvrir ses sinistres à partir des primes perçues.

.../...

SECTION 2 Coût du Sinistre

Pour réduire le coût de la main-d'oeuvre et éviter des fraudes en matière de devis présentés par les garagistes (les prix des pièces de rechange étant généralement gonflée par ces derniers) l'on pouvait envisager.

- soit d'imposer des prises de vue pour tout sinistre déclaré avant les réparations,

- soit inciter les autorités compétentes à fixer un barème de prix d'heure de travail auquel devraient se conformer les garagistes. L'efficacité de cette mesure est assurée du fait de la situation de monopole dans laquelle évolue l'ARC. L'agrément d'un garagiste auprès de l'ARC serait alors conditionné par le strict respect de ce barème,

- soit doter le service d'un employé formé en mécanique et aux techniques d'expertise automobile et qui pourrait reviser les devis présentés par les garagistes en les confrontant au prix du marché. Prévoir en cas de désaccord le recours à un expert agréé. Le cas échéant, un garage avec comptoir de vente des pièces de rechange.

SECTION 3 Amélioration du service après-vente.

Les clients doivent être gérés au moins autant que les contrats puisque c'est le client qui fait le contrat, s'entretenir avec lui devrait être une règle d'or parce que l'écouter, c'est lui permettre d'exprimer son mécontentement, de parler de ses problèmes, de faire des réclamations.

En assurance la qualité doit être un terme familier à l'image des entreprises japonaises qui sont des fanatiques des obsédés de la qualité.

.../...

Pour illustrer ces propos, nous pouvons citer un dirigeant d'entreprise de renommée internationale.

Le Président d'IBM, THOMAS WATSON a déclaré :

((Il faut que nos vendeurs agissent comme s'ils étaient les salariés du client. Quand un client revient pour un service après-vente je me bats pour qu'il obtienne le meilleur.

Nos technico-commerciaux doivent être des médecins si quelque chose ne fonctionne pas chez le client ils doivent avoir de la peine pour lui : Il faut absolument que notre personnel s'attache à l'idée suivante : Les clients ne nous dérangent pas ; il ne sont pas casse-pieds, ils nous font vivre >>).

Donc les entreprises d'assurances devraient s'inspirer de l'exemple des entreprises industrielles qui ont réussi grâce à une bonne introduction en leur sein des concepts et techniques management (le risk-management) qui, pourraient fournir à l'entreprise d'assurance les moyens de s'adapter à son marché.

Le client réagit positivement ou négativement selon qu'il est bien traité ou non.

Lorsqu'il est bien traité, il renouvelle volontairement son contrat. Dans ce cas, il y a même possibilité de le convaincre à prendre d'autres garanties que celle imposée par la loi, ce qui a coup sûr procurera à la société un aliment supplémentaire de primes.

Tandis que mal traité, il peut :

- soit s'assurer, mais en ne prenant que la garantie imposée par la loi.

.../...

- soit refuser absolument de renouveler : tout quel-
qu'en soient les conséquences.

Dans ce cas c'est la société d'assurance qui perd
en volume de primes.

Aussi, il est impérieux pour toute compagnie d'as-
surance qui tient à se développer d'orienter ses efforts vers
la clientèle par le biais d'une planification et d'une orga-
nisation marketing.

Chapitre 2 Dommages corporels

SECTION 1 La cadence de règlement

Les retards en matière de paiement sont à long
terme préjudiciables à la société. En effet, en se référant
au tableau N° 7, on peut facilement se rendre compte que, du
fait de l'inflation galopante les sinistres survenus par exem-
ple en 1974 et qui seraient payés en 1984 ou en 1985 engendre-
ront nécessairement une perte à moins, d'une gestion finan-
cière sérieuse susceptible d'en atténuer les effets.

Malheureusement, si l'on s'en tient au propos fort
pertinent d'un dirigeant africain que nous reprendrons In ex-
tinso ci-dessous, l'on ne saurait miser sur les résultats fi-
nanciers pour compenser les mauvais résultats enregistrés sur
le plan technique.

<< La gestion financière, elle, se limite aux dépôts bancaires,
à la gestion de quelques bons du trésor et de quelques immeu-
bles. Avec la crise, l'apport des soldes financiers ne sera
pas suffisant pour maintenir l'équilibre des comptes d'exploit-
ation, les résultats techniques étant au surplus négatifs >>

.../...

Donc, même les résultats des placements sont devenus aléatoires.

SECTION 2 Sensibilisation des tribunaux

Eu égard à l'attitude de plus en plus agressive des tribunaux, il est souhaitable que l'ARC pense à favoriser de plus en plus les transactions directes avec les victimes (Assureurs-victimes), à attirer l'attention des magistrats par des colloques, si possible leur présenter les résultats.

A l'image de certains pays de la CICA l'ARC a intérêt à convaincre les autorités compétentes de la nécessité de la mise en place d'une législation tendant à limiter les indemnités à allouer aux victimes et autres ayant droit des dommages corporels.

En dehors du problème rigide de la production en l'occurrence celui du tarif, il faut ajouter celui du sinistre (cadence de règlement).

Si la faible cadence de règlement est d'une part considérée comme une stratégie de la société pour masquer l'insuffisance de liquidités, d'autre part elle apparaît comme un trépan, ce qui n'est pas encourageant.

Par ces temps qui courent, l'informatisation de la société en générale et du service sinistre en particulier est d'un intérêt capital, parce que la lourdeur dans la gestion manuelle des polices au niveau du fichier contribue aussi au retard dans le règlement des sinistres, imaginons par exemple l'utilisation simultanée d'une police par des différents services (production-sinistre), ce qui est rendu possible par l'informatique suite à l'implantation des terminaux dans ces différents services.

(C O N C L U S I O N

La situation actuelle de la société d'assurances et de Réassurances du Congo est préoccupante car même les branches comme facultés à l'importation, incendie, risques industriels, Tous Risques Chantiers longtemps bénéficiaires et qui servaient de régulateur à toute l'activité de l'assurance, connaissent aujourd'hui de sérieuses difficultés à cause du départ massif des opérateurs économiques étrangers.

Le sort de la branche automobile est très inquiétant, mais pas désespéré. Nous pensons que tout peut encore s'arranger à condition que, les pouvoirs publics et les dirigeants de la Compagnie acceptent de se concerter pour adapter l'assurance automobile aux réalités de l'heure.

Pour cela, les efforts doivent être faits pour réajuster le tarif automobile stagnant depuis belle lurette, renforcer la surveillance en matière des règlements des sinistres matériels afin d'éviter les sinistres frauduleux et leur surévaluation, chercher un terrain d'entente entre les tribunaux et la compagnie dans le but de rendre raisonnables, acceptables les indemnités que les magistrats allouent aux victimes des accidents de la route et enfin, accélérer autant que faire ce peut la cadence de règlement pour éviter de tomber chaque fois dans le coup de l'inflation.

Toutes ces mesures serviront de levier au rétablissement de l'équilibre technique de la branche automobile d'une part et à l'amélioration de la situation générale de la société.

.../...

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

- L'assurance automobile JAMES LANDEL-JEAN PECHINOT

- L'ARGUS 6 - 5 - 1988 - 1285

- L'ARGUS 19 - 5 - 1989 - 1379

- Cours sur l'assurance automobile M. DEMAISON

- Bulletins Semestriels d'Information ARC 1er & 2e Semestre 198

- Assur-Info N° 11 - 12 - 17