

02-01

LA TIRIO

ONT DEVELOPPEMENT

ET LA PRÉSENTATION

DEDICACE :

Je dédie ce mémoire :
à mes parents qui m'ont permis d'atteindre le niveau que j'ai au-
jourd'hui,

- à ma femme et mes enfants dont le soutien moral m'a aidé à
surmonter bien des difficultés,

- à ma belle famille -

Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissante sympathie.

ONGOBER

DEDICACE :

Je dédie ce mémoire :
à mes parents qui m'ont permis d'atteindre le niveau que j'ai au -
jourd'hui,

- à ma femme et mes enfants dont le soutien moral m'a aidé à
surmonter bien des difficultés,

- à ma belle famille -

Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissante sympathie.

ONGOBER

DEDICACE :

Je dédie ce mémoire :

à mes parents qui m'ont permis d'atteindre le niveau que j'ai aujourd'hui,

- à ma femme et mes enfants dont le soutien moral m'a aidé à surmonter bien des difficultés,

- à ma belle famille -

Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissante sympathie.

ONGOBER

DEDICACE :

Je dédie ce mémoire :

à mes parents qui m'ont permis d'atteindre le niveau que j'ai aujourd'hui,

- à ma femme et mes enfants dont le soutien moral m'a aidé à surmonter bien des difficultés,

- à ma belle famille -

Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissante sympathie.

ONGOBER

DEDICACE :

Je dédie ce mémoire :

à mes parents qui m'ont permis d'atteindre le niveau que j'ai au -
jourd'hui,

- à ma femme et mes enfants dont le soutien moral m'a aidé à
surmonter bien des difficultés,

- à ma belle famille -

Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissante sympathie.

ONGOBER

LA TURRI. SON DEVELOP
PEMENT ET LA BRANCHE
AUTOMOBILE

* * *
*
*

MEMOIRE DE STAGE EFFECTUE A LA " SIRIRI "
ENTREPRISE D'ETAT D'ASSURANCES
ET DE REASSURANCES
B A N G U I

* * *
*

Z I G U E L E MARTIN
STAGIAIRE CENTRAFRICAIN
3e PROMOTION DE L'I. I. A. (1976-1978)

R E M E R C I E M E N T S

Je tiens à remercier, sincèrement et du fond du coeur, tous ceux qui ont contribué au bon déroulement de mon stage. Je leur dois une dette éternelle de reconnaissance, car ils auront guidé mes premiers pas dans la pratique quotidienne du métier que j'ai choisi.

Mes remerciements vont plus particulièrement à Monsieur Marcel DIOUABA Directeur Général de la " SIRIRI ", principal artisan de la réussite de mon stage, dont la très grande compréhension et la chaleur humaine qu'il dégageait ont vite eu raison de mes inquiétudes de néophyte. Merci.

Messieurs Louis-Marie VOBODET, responsable de la production, et Augustin DJINDA, responsable des sinistres, et tous ceux que je n'ai pu citer, je vous adresse, d'une façon pérenne, mes remerciements.

Tns bonne
inter-Bank

Jusqu'au 17 Mai 1972, date à laquelle fut promulguée l'Ordonnance n° 72/045 portant création d'une entreprise d'Etat d'assurances et de Réassurances dénommée " SIRIRI ", ce qui signifie " Sécurité " en sango, la langue nationale du pays, le marché Centrafricain des assurances était exclusivement exploité par des agences et délégations des Sociétés étrangères.

De part leurs structures, ces agences et délégations qui mobilisaient d'importantes ressources provenant des primes, les transferraient en totalité à leurs sociétés-mères. En outre, ces sociétés-mères, prétextant l'insécurité des placements et leurs faibles taux d'intérêts, plaçaient leur réserves techniques en dehors du pays, ce qui était très préjudiciable à l'économie nationale.

Les fonctionnaires du contrôle des assurances à l'époque firent part de ces décevantes réalités à l'Etat et lui suggérèrent deux solutions :

- Obliger les compagnies d'assurance à transférer dans le pays et à déposer à la B.N.D. (Banque Nationale de Développement), les réserves techniques qu'elles avaient placées hors du pays. Cette première solution a fait l'objet de l'Ordonnance n° 71/68.

- Créer une entreprise d'Etat d'Assurance et de réassurance, capable d'assurer les risques nationaux ordinaires - incendie, accidents et risques divers - comme l'avait recommandé aux pays en développement la résolution de la CNUCED unanimement adoptée à Santiago du Chili en 1972.

Cette recommandation fut concrétisée par la création de la SIRIRI par l'ordonnance n° 72/045 précitée. Cependant, pour que cette société ne soit pas purement symbolique mais puisse acquérir rapidement une place de choix sur le marché national des assurances, le législateur a inséré dans la dite ordonnance une disposition légale unique en son genre. C'est ainsi qu'en son article 3, l'ordonnance stipule : " Toutes les sociétés ou Organismes d'Assurance opérant en République Centrafricaine doivent céder obligatoirement en coassurance à la " SIRIRI " 10% des primes de chaque risque et sans commission.

Fort de ces cessions légales en coassurance, qui par ailleurs permettent à l'Etat un contrôle discret du marché, la SIRIRI s'est hissée dès sa première année d'activité aux premiers rangs des compagnies par l'importance de ses émissions, et elle persiste d'ailleurs dans cette situation.

Cependant, malgré ce dynamisme prometteur, la SIRIRI se trouve confrontée aux problèmes que rencontre tout organisme ou société d'assurances dans un pays en développement où l'éventail des risques est réduit.

En effet, la plus grosse partie du portefeuille de toutes les Compagnies opérant sur le marché est constituée en risque automobile, et la SIRIRI, par le jeu des cessions légales en coassurance, gère un portefeuille

automobile encore plus important.

Devant la situation difficile créée par la médiocrité des résultats de cette branche, la SIRIRI se trouve, plus que tout autre compagnie, obligée d'appliquer une rigoureuse politique d'assainissement, car ce n'est qu'à ce prix qu'elle pourra continuer à se développer dans la tendance amorcée.

Nous analyserons dans un premier temps les différents procédés que la SIRIRI utilise au niveau de ses propres services pour acquérir un portefeuille quelque peu sain, et nous évoquerons à ce propos certaines dispositions uniques au marché local empêchant une rigoureuse politique d'assainissement, puis nous parlerons de la lutte que mène chaque jour cette jeune société, conjointement à d'autres compagnies, pour obtenir des Pouvoirs Publics certaines décisions susceptibles d'améliorer les résultats techniques de la branche.

TITRE I : L'assainissement de la branche automobile et ses problèmes.

1. sélection et anti-sélection des risques
2. Le problème de l'inexistence du MALUS
3. Les Cessions Légales et le Risque automobile

TITRE II : Nouvelles perspectives d'assainissement

1. Le relèvement du tarif automobile
2. L'application du MALUS
3. Le problème judiciaire : sensibilisation des tribunaux
4. L'action des Pouvoirs Publics.

TITRE I ? SELECTION ET ANTI-SELECTION DES RISQUES

La plus grande partie des risques proposés à l'assurances aux compagnies opérant sur le marché consistent, nous l'avons dit, en risque automobile. L'assurance de responsabilité civile automobile étant obligatoire et pour l'assuré et pour l'assureur, la SIRIRI n'oppose théoriquement pas de refus exprès aux assurables.

Cependant, ayant été amenée par les réalités à constater que certaines catégories de véhicules sont franchement mauvaises, et plus particulièrement les véhicules destinés aux Transports Publics de Voyageurs, la SIRIRI ne s'en tient qu'au renouvellement des contrats des anciens assurés de cette branche. Les nouveaux clients désireux d'assurer leurs véhicules destinés aux Transports Publics de Voyageurs, sont sélectionnés compte tenu de leurs antécédents. Mais ce critère de sélection est apparu vite, illusoire, car il n'existe pas sur le marché un fichier central de risque automobile.

Hormis cette catégorie de risque la SIRIRI use d'un parcimonieux accord des garanties " Dommages aux véhicules ", car elle veut limiter ses engagements dans une branche qui a mauvaise réputation. L'octroi de ces garanties est décidé selon des critères qu'elle veut inamovibles.

En effet, elle refuse systématiquement d'accorder la garantie " Dommages éprouvés par le véhicule " aux nouveaux clients dont la vétusté du véhicule dépasse deux années. seules leurs sont possibles les garanties " Vol et Incendie du véhicule ". Elle refuse également de renouveler la garantie

.../...

" Dommages éprouvés par le véhicule " aux assurés auteurs de sinistres dès la première année d'assurance.

Les garanties " Dommages aux véhicules " octroyés sans contrôle peuvent entraîner des pertes graves pour cette jeune Société, et elle en est tellement consciente qu'elle complète ces dispositions par l'application scrupuleuse des franchises établies par arrêté du Ministère des Finances et de l'Economie Nationale en date du 16 Janvier 1968.

Selon les termes mêmes de cet arrêté, la SIRIRI accorde une franchise obligatoire de 10%, sans réduction de ^{sa} prime, aux véhicules assurés destinés aux T.P.M., aux T.P.V. et aux Transports de Petit commerce à titre personnel, avec un maximum de 30 000 francs CFA pour les Transports de Petit Commerce et les Transports Publics de voyageurs, et un maximum de 60.000 francs CFA, pour les Transports Publics de Marchandises.

Ces franchises, ou plus exactement ces découverts obligatoires, non rachetables et non assurables, restent toujours à la charge de l'Assuré.

Mais, si elles tendent à moraliser l'assurance, elles se réfèrent beaucoup moins au problème général de la circulation afin, par la pénalisation des assurés ayant causé un accident, de réduire si possible les accidents d'automobile.

En effet des dérogations ont été prévues pour une catégorie des véhicules soumis à l'obligation d'assurance.

Il s'agit des véhicules à carrosserie berline servant à la profession ou à la promenade, pour lesquels les franchises franchises sont facultatives.

Les assurés de cette catégorie refusent généralement cette franchise contractuelle, préférant laisser l'assureur prendre seul part aux réparations en cas de sinistre. Une application automatique de la franchise dans les normes prévues à tous les véhicules proposés à l'assurance, combinée à l'octroi minutieux des garanties " Dommages aux véhicules " serait un atout très appréciable pour la SIRIRI. Malgré le refus des franchises contractuelles par les assurés, le reste des mesures est appliqué à la lettre;

Tels sont, au niveau de la production, les procédés qu'utilise la SIRIRI pour sélectionner les risques à lui proposer et limiter quantitative-ment ses engagements.

2. LE PROBLEME. POSE PAR L'INEXISTENCE DU MALUS

Contrairement aux marchés d'assurance où existe le système du Bonus-Malus, l'Administration a institué une clause unique de Bonus, sans prévoir le Malus qui devait, logiquement aller de pair avec le Malus.

Refus ou omission ? Quoi qu'il en soit, il y a là quelque chose qui heurte l'équité et le sens commun, et qui a soulevé et soulèvera encore la protestation des Assureurs Centrafricains.

Sans l'institution du Malus pour sanctionner les chauffards impénitents, l'équilibre du système est compromis, car il ne permet pas, contrairement à son objet, de moduler le coût de l'assurance sur le risque individuel de chaque automobiliste.

Certes, la SIRIRI accorde à ses clients non responsables d'un sinistre pendant l'année d'assurance une bonification selon le taux fixé par l'Administration. Mais le moindre accident, partiel quelquefois, véniel dans certains cas, entraîne la suppression du Bonus au renouvellement du contrat.

Il convient de signaler également que les assurés de la catégorie T.P.V. sont exclus du Bonus, quelle que soit leur conduite pendant l'année d'assurance. De même ils ne bénéficient pas des réductions " flotte ".

L'unification du Bonus-Malus devient très urgente. Sans cela les bons conducteurs seront toujours pénalisés pour des petits sinistres. Sans cela l'intéressement financier des automobilistes à la prévention, qui devaient constituer une incitation puissante à la prudence ne jouera et la situation de détériorera de plus en plus.

3. LES CESSIONS LEGALES ET LE RISQUE AUTOMOBILE

Comme nous l'avons indiqué dans notre introduction, le législateur, dans le dessein d'aider la SIRIRI a institué le système de la coassurance obligatoire et sans commission d'apérition.

Dès lors, une situation probablement ignorée par le législateur s'infiltré dans le jeu : le risque automobile étant prépondérant sur le marché, la SIRIRI se retrouve grand assureur automobile, ce qui n'est financièrement pas enviable. Les autres compagnies acceptant librement l'assurance des véhicules destinés au T.P.V., la SIRIRI devient " de jure " coassureur à 10% de ces risques là-même qu'elle refuse de prendre dans ses affaires directes, et elle est enfin de compte co-assureur à 10% de tous les T.P.V. circulant sur le territoire national.

Ainsi, quand bien même ses résultats techniques en affaires directes de la branches automobile tendent à un certain équilibre, ils sont finalement compromis par la coassurance du risque franchement mauvais que sont les T.P.V., et plus précisément les taxis de ville.

Les responsables de la SIRIRI sont conscients de cette gangrène du système des cessions légales conçu pour l'aider mais véhiculant en lui certains maux. Il reste à convaincre le législateur, qui a agi dans un excès d'enthousiasme, de nuancer l'étendue de l'obligation de coassurance, afin qu'elle concorde avec la politique de sélection des risques spécifique à la SIRIRI.

Cependant, quand bien même le législateur trouvera une solution à ce problème particulier, l'amélioration de la branche ne sera pas perceptible car l'on se trouve devant un problème global appelant des solutions radicales, condition sine qua non de l'équilibre technique de la branche. Ces solutions, la SIRIRI les insères dans les nouvelles perspectives d'assainissement, nécessitant une longue lutte avec les Pouvoirs Publics.

TITRE II : NOUVELLES PERSPECTIVES D'ASSAINISSEMENT

1. LE RELEVEMENT DU TARIF AUTOMOBILE

Le tarif automobile actuellement appliqué sur le marché centrafricain des assurances est arrêté depuis 1962 et n'a fait l'objet d'aucune majoration jusqu'à l'heure actuelle. Cependant dans la même période, on a enregistré plusieurs poussées inflationnistes multipliant les prix des pièces détachées et de la main-d'oeuvre automobiles ; et les tribunaux, ne demeurant pas en reste, ont acquis l'habitude d'allouer aux victimes des accidents de la circulation ou à leurs ayant-droits des indemnités de plus en plus élevées.

Malgré cette situation d'inflation généralisée, les Pouvoirs publics font la sourde oreille et ne semblent pas disposés à accéder à la demande de majoration formulée par les Assureurs.

Concrètement, puisque les coûts des réparations automobiles augmentent tandis que les primes ne le sont pas, on en arrivera à une situation telle que - et ce n'est pas une hypothèse d'école - l'assureur ne pourra plus honorer ses engagements. Les Pouvoirs publics, en refusant de majorer les primes, auront empêché l'assurance de fonctionner dans l'intérêt des assurés, souscripteurs et bénéficiaires des contrats d'assurance, et de poursuivre normalement ses objectifs économiques.

Les assureurs s'accordent d'autre part à affirmer que même une majoration de 100% du tarif automobile ne permettra pas de rattraper le retard et les pertes subies, à moins que ces majorations se répètent successivement pendant deux ou trois années à un taux fixé.

Cependant, préférant une majoration tant soit peu substantielle que l'inertie actuelle, la SIRIRI, de concert avec les autres assureurs, continuera une lutte qui s'avère longue et difficile dans cette voie.

2. LE PROBLEME JUDICIAIRE : SENSIBILISATION DES TRIBUNAUX

Les tribunaux, comme nous l'avons souligné en passant, ont pris l'habitude d'allouer des indemnités qui approchent parfois le capital social des compagnies d'assurance. Cette situation est d'autant plus dramatique que la tendance semble se renforcer. Il est clair que les assureurs sont vivement inquiétés par cette situation et déploient une grande énergie à sensibiliser les tribunaux sur le danger que représente cette pratique pour la survie même de ces sociétés, et partant, de l'économie nationale.

En plus de cette habitude, une pratique encore plus inquiétante a le vent en poupe : En effet l'état des routes et le climat pluvieux ne permettant pas aux grands cars de T.P.V. de silloner régulièrement toutes les contrées du pays, les propriétaires des petits véhicules de genre pick-up, assurés pour le transport de marchandises à compte personnel, se transforment frauduleusement en T.P.V. et à titre onéreux. Prenant jusqu'à 15 personnes dans la carrosserie de ces véhicules pleins de marchandises, on en arrive vite à de véritables hécatombes. Les tribunaux, saisis de ces cas, condamnant les assureurs à des dommages-intérêts fantaisistes, alors même que le véhicule n'est ni assuré ni aménagé en vue du T.P.V.

Cela est d'autant plus inquiétant que les tribunaux restent sourds aux plaintes des assureurs, alors que ce genre de transport continue. Ces cas, qui constituent des exemples flagrants d'exclusion de garantie, sont obligatoirement assurés et la SIRIRI envisage une sensibilisation à l'amiable des tribunaux sur ce problème car s'il continue, il ne fera que désagréger une situation déjà déplorable.

L'ACTION DU MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE ROUTIERES

La fréquence des accidents est tellement élevée sur le marché qu'elle a fait l'objet d'une intervention radiodiffusée du Ministre des Transports lui-même, annonçant à cette occasion une mesure qui a rencontré le souhait des assureurs. En effet, un Fichier Central des conducteurs sera constitué, et selon un quota d'accidents et la gravité de la faute, le Permis de conduire sera retiré au conducteur pour six mois, une année ou définitivement. Cette solution est d'autant mieux accueillie par les assureurs qu'elle permettra d'éradiquer de la profession les conducteurs dangereux.

.../...

Outre cela, les nouveaux titulaires de permis de conduire ne recevront qu'une attestation provisoire valable pendant deux mois à compter de la date du succès à l'examen de conduite. S'ils sont responsables d'accident pendant la validité de cette attestation, leur admission est annulée et ils ne pourront repasser leur examen que six mois ou un an plus tard ou même plus jamais selon la gravité de la faute.

Les assureurs souhaitent vivement que ces mesures soient scrupuleusement appliquées et ne demeurent pas lettre morte, car elles pourront jouer un rôle stabilisateur de la branche automobile.

III CONCLUSION

-----oOo-----

hui
Comme nous l'avons évoqué au début de notre exposé, la création de la SIRIRI est la manifestation de la volonté politique de l'Etat Centrafricain, car l'assurance était, jusqu'à 1973, le seul secteur de l'économie resté figé dans la situation qui était la sienne à l'avènement de l'indépendance.

Mais son développement risque d'être compromis à court terme par la Branche Automobile, si le système tarifaire actuel, qui est du domaine de la responsabilité des Pouvoirs publics, persiste, car la SIRIRI, nous l'avons dit, a avec l'apport des cessions légales en coassurance, le plus gros Portefeuille automobile sur le marché.

Or, le tarif automobile n'assure plus l'équilibre financier des sociétés d'assurance.

Les inflexions apportées au blocage du " prix " de l'assurance ne permettent pas en effet de compenser l'accroissement du nombre des sinistres, l'augmentation du coût des sinistres matériels (élévation du prix des pièces détachées, élévation du taux des salaires horaires etc...) et l'importance sans cesse accrue du montant des indemnités accordées par les tribunaux pour l'indemnisation des dommages corporels.

Tous ces problèmes entraîneront inévitablement - à moins que des solutions urgentes et profondes ne soient décidées - une totale détérioration de la branche automobile et à plus long terme, de la société, les autres branches - incendie, transport et Risques Divers - ne pouvant compenser éternellement sans se compromettre elles-mêmes les pertes traditionnelles occasionnées par le risque automobile.

Le marché étant encore soumis au jeu de la libre concurrence et la SIRIRI étant un gros assureur automobile par le biais de la co-assurance obligatoire, une longue attente de ces mesures salvatrices aura au moins deux conséquences graves : la disparition prématurée d'un projet national et le retour à la situation d'avant 1972, où le marché centrafricain était exclusivement exploité par des Sociétés étrangères.

Espérons encore que cette perspective ne se réalisera pas.