

406-25

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
B.P. 1575 YAOUNDE
Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 - 1984

PREVENTION ROUTIERE ET RESULTATS AUTOMOBILES (INFLUENCE ET LIMITES)
(EXEMPLE DE LA COTE D'IVOIRE)

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
DE L'I.I.A. de Yaoundé

Présenté par:

M. AMANI Boni Jean-Claude

Juin 1984



Sous la direction de
M. EVOUNA BALA
Assurances Mutuelles
Agricoles du Cameroun
YAOUNDE

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
B.P. 1575 YAOUNDE
Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 - 1984

PREVENTION ROUTIERE ET RESULTATS
AUTOMOBILES (INFLUENCES ET LIMITES)
EXEMPLE DE LA COTE D'IVOIRE

MEMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
DE L'I.I.A. de Yaoundé

Présenté par:

M. AMANI Boni Jean-Claude

Juin 1984

Sous la direction de
M. EVOUNA BALA
Assurances Mutuelles
Agricoles du Cameroun
YAOUNDE

PLAN GENERAL

- I- DEDICACE
- II- AVANT PROPOS
- III- INTRODUCTION
- IV- PREMIERE PARTIE : LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION
 - SECTION I.....: Les facteurs contributifs
 - §1. Le réseau routier
 - §2. Les véhicules
 - §3. Les hommes
 - SECTION II.....: Evaluation chiffrée des accidents de la circulation pour la période de 1976 à 1982
 - §1. Analyse des statistiques
 - §2. Etude comparative (Côte d'Ivoire-France)
- V- DEUXIEME PARTIE : LA PREVENTION ROUTIERE ET L'ASSURANCE AUTOMOBILE
 - SECTION I.....: La prévention routière
 - §1. LA prévention et l'information
 - §2. La formation
 - SECTION II.....: Influence de la prévention sur les accidents et l'assurance automobile
 - §1. Effets sur les accidents
 - §2. Effets sur l'assurance automobile
 - SECTION III.....: Les limites de la prévention
 - §1. L'inflation
 - §2. Les décisions judiciaires
 - §3. La qualité des victimes
 - §4. La nature des lésions
- VI- CONCLUSION
- VII- BIBLIOGRAPHIE

A mes parents,
A tous ceux qui m'ont fait,
A ceux qui oeuvrent pour le développement
de l'assurance automobile et l'accroissement
de la sécurité routière, en Côte d'Ivoire.

(1)

AVANT- PROPOS

En choisissant de réfléchir sur la prévention routière, nous avons la conviction de nous intéresser à un problème qui, s'il n'est pas perdu de vue par les assureurs, ne semble pas bénéficier auprès d'eux de toute l'attention qu'il mérite. L'assurance automobile fait partie de notre vécu quotidien, lorsque pour nos déplacements nous empruntons un moyen de déplacement assujéti à l'obligation d'assurance. Or au cours de la circulation, l'usager est exposé à des risques d'accidents dont la survenance appelle la garantie de l'assureur automobile. La sécurité de la circulation doit donc être aussi le souci de l'assureur. C'est ce que nous tentons de démontrer dans notre exposé.

Un travail portant sur un tel sujet n'a été possible que grâce au concours de personnes qui ont choisi de se consacrer au développement de la sécurité sur nos routes. Les documents dont nous nous sommes inspirés ont été aimablement mis à notre disposition par les autorités de la direction centrale des transports terrestres, et de l'office de sécurité routière, à qui nous tenons à dire ici notre reconnaissance. Nous disons aussi notre reconnaissance à Mr EVOUNA BALLA à l'AMACAM (Mutuelles Agricoles du Cameroun), dont l'encadrement nous a été très utile.

INTRODUCTION

L'évolution de la société, en même temps qu'elle apporte une amélioration dans la qualité de vie des hommes, fait naître des risques nouveaux exposant l'individu et son patrimoine à des aléas divers. Produit de cette évolution, l'automobile est devenue, en raison des prouesses technologiques enregistrés dans sa conception, la source d'un des fléaus de notre temps. L'accroissement du parc composé la plupart du temps de véhicules rapides fait aujourd'hui de l'automobile, l'une des principales causes de mortalité dans notre pays. Il faut toutefois noter que l'accroissement rapide du trafic terrestre n'a pas été accompagné par une politique de prévention routière.

Cet état de fait étant favorable à une progression constante du nombre des victimes, l'on a institué, pour la protection de ceux-ci, une obligation de s'assurer en responsabilité civile, à l'égard de tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. En Côte d'Ivoire, cette obligation découle de la loi n° 60-342 du 28/10/1960 avec décret d'application n° 61-370 du 13/11/1961.

L'activité d'assurances est dominée dans la plupart des pays d'Afrique par la branche automobile. Ainsi, compte tenu du nombre croissant des victimes de la route, et en considérant celui encore plus élevé des ayants droit et des montants de leurs réclamations, l'assureur automobile s'est très vite trouvé dans la difficulté de réaliser l'équilibre de la mutualité, l'obligation d'assurance rendant impossible une augmentation incessante des tarifs.

La répartition des opérations d'assurances en Côte d'Ivoire se présente ainsi : (1)

Incendie:	10,20%
Automobile:	54,51%
Maritime:	9,87%
Risques divers:	22,15%
Vie:	3,27%

(1) Tiré de la Revue périodique éditée par la FANAF (1984).

La branche automobile représente plus de la moitié des encaissements globaux, et une part encore plus importante des activités non-vie (56,35%). Des mauvais résultats techniques en automobile influenceront forcément l'ensemble du portefeuille non-vie. Par ailleurs, il serait mal indiqué de chercher à éponger les pertes techniques de la branche automobile avec les bénéfices dégagés sur la gestion des autres branches, surtout lorsqu'on sait que l'automobile a le plus fort taux de sinistère. Il conviendrait donc de chercher à rentabiliser la gestion automobile en œuvrant en faveur d'une intervention moins fréquente de l'assureur de responsabilité civile automobile. Il faut souligner à ce titre que si protéger les victimes est une bonne initiative, il est encore plus salubre d'empêcher qu'il y en ait. C'est pourquoi nous réjouissons de la création en Côte d'Ivoire, de l'office de sécurité routière (OSER) dont le rôle est d'œuvrer à la réduction tant en nombre qu'en gravité, les accidents de la route.

Cela va de soi, en réduisant le nombre des victimes, on agit en faveur d'une intervention moins fréquente de l'assureur de responsabilité civile automobile. Assurance automobile et prévention routière sont donc corrélatifs. C'est pourquoi une étude de cette corrélation nous a paru nécessaire pour dégager l'influence réelle de la sécurité routière sur les résultats de la branche auto. Nos propos tendront ici à présenter la prévention routière, non pas comme un remède radical, mais comme une solution possible dans la lutte pour la réduction du coût des accidents de la route.

Une étude portant sur un tel sujet nécessite d'être illustré par des éléments de statistiques qu'il ne nous a pas toujours été facile d'obtenir, compte tenu des délais dont nous disposons. Nous espérons cependant que les statistiques que nous reproduisons dans notre exposé seront assez édifiants pour le lecteur.

P R E M I E R E

P A R T I E

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATIONSECTION I: Les facteurs contributifs§1. Le réseau routier1. Evolution du réseau routier

Le réseau routier Ivoirien a connu un développement progressif depuis le début de l'ère coloniale. Le colonisateur ne s'est pas préoccupé de réaliser un réseau routier de bonne qualité. Il s'est contenté d'ouvrir des voies de communication utiles à son action.

Après l'indépendance, les dirigeants de l'Etat Ivoirien se sont intéressés à développer le réseau routier et à améliorer la qualité des routes déjà existantes. Leur souci porta alors sur l'accroissement du nombre des routes revêtues et à l'élargissement des chaussées. (Cf tableau ci-dessous)

Evolution physique du
réseau rase campagne

Catégories	longueur des routes en km/catégorie				
	1948	1961	1968	1976	1980
pistes	7200	14800	21000	32100	32000
routes non revêtues	3600	10000	12800	11200	10300
routes revêtues	50	700	1300	1900	3100
total	10850	25500	35100	45200	45400

-Tiré des documents du ministère des travaux publics.

L'analyse de ce tableau nous permet de constater que le réseau routier qui comptait en 1948 un peu moins de 11000 kms pour la quasi totalité non revêtues (99,5%) avait plus que doublé au lendemain de l'indépendance avec 25500 kms en 1961 dont 97,25% de routes non revêtues. Le développement du réseau s'est poursuivi pour atteindre en 1980 45400 kms. Parallèlement, la part de routes revêtues est passée de 0,46% à 2,74%, pour atteindre en 1980, 6,8%. (1)

Soulignons cependant que les efforts de développement du réseau doivent être soutenus par un entretien régulier, afin de le maintenir en bon état.

2. Critères d'appréciation du réseau.

Les caractères géométriques d'une route sont à considérer dans l'appréciation de sa qualité. Entendons par là, l'ensemble des paramètres pris en compte par le constructeur, car ils correspondent à un niveau de vitesse à respecter par l'utilisateur. (cf tableau).

Caractéristiques des routes selon la catégorie.

autoroutes ou catégorie exceptionnelle	1ere catégorie	2e catégorie	3e catégorie
120 km/h	100 km/h	80 km/h	40 à 60 km/h

En Côte d'Ivoire, depuis 1970, les routes sont construites sur la base des caractéristiques relatives aux catégories "1" ou "exceptionnelle", correspondant à des vitesses de base de 100 km/h ou 120 km/h. En outre, le profil adopté pour les routes revêtues à deux voies est caractérisé par une chaussée de 7 mètres de largeur, sur une plate forme de 11 mètres. Ainsi, en plus d'un effort accru tendant vers l'amélioration de l'ensemble du réseau par le revêtement

(1) Informations obtenues à partir de documents du ministère des travaux publics (direction des routes)

progressif des routes existantes un accent est mis sur la qualité dans la réalisation de nouveaux projets routiers. Il ne faut cependant pas perdre de vue les erreurs de conception pouvant influencer la durée d'utilisation de la route.

Le trafic supporté par la route peut aussi affecter sa qualité. La périodicité des travaux de renforcement et de remise en état tient compte de l'intensité du trafic et de la composition du parc automobile qui le fréquente.

Pour la construction d'une route, on définit entre autres paramètres, une charge maximale pour un essieu simple. En Côte d'Ivoire on impose 10 tonnes (pour un essieu tandem, la charge maximale admissible est de $2 \times 8,5 = 17$ tonnes). (1)

La destruction de la chaussée est ainsi déterminée par le nombre de passages de cet essieu de référence, chaque passage constituant un dommage unité. La périodicité de l'entretien et des travaux de renforcement est donc fonction du nombre de dommages unités estimés pour une route. Le calcul de ce dommage unité tient compte de l'intensité du trafic et de la composition du parc automobile, qui fréquent cette route. Il faut compter dans ce parc automobile, les camions affectés aux transports internationaux de marchandises et de voyageurs, non immatriculés en Côte d'Ivoire, mais dont les affectations les amènent à circuler plus fréquemment sur nos routes. (2)

§2. Les véhicules.

1. Le rapport entre véhicules et réseau routier.

La politique des routes tient compte de l'évolution du parc automobile, ceci dans le but d'éviter tout encombrement du réseau. On sait que les risques d'accidents sont plus importants sur un réseau supportant un trafic intense. La ville d'Abidjan en est une illustration. En effet, malgré les efforts consentis en faveur du développement des routes, la densité du trafic reste supérieurs à la capacité du réseau de la capitale. Cela se traduit par de nombreux accidents, comme nous le verrons plus tard.

(1) Tiré de la revue "sécurité routière" n°6 janvier 1983

(2) Documents du ministère des travaux publics

L'inadéquation entre le développement des routes et l'évolution du parc automobile est un facteur qui favorise les accidents la route.

2. L'évolution du parc automobile.

L'automobile est avant tout un outil avant de devenir un gadget. Moyen de déplacement d'utilité pratique, l'automobile est aussi dans nos pays en développement, une référence sociale. Ainsi les voitures particulières s'acquièrent en nombre toujours croissant, à la faveur des facilités^{offertes} par les organismes de financement du crédit automobile.

Par ailleurs le transport urbain se développe au rythme du flux migratoire: les populations des campagnes qui se déplacent vers les zones urbaines en quête de travail, gonflent les populations des villes où leur transport doit être assuré par la mise en circulation d'un nombre de véhicules toujours croissant.

Quand au transport interurbain, il s'est intensifié. Le transport des voyageurs a suivi l'accroissement du flux migratoire. Le transport des marchandises s'est aussi considérablement développé eu égard à l'augmentation du volume des produits vivriers et des produits d'exportations. Le parc automobile croît régulièrement (15%/an) malgré la récession économique que traverse le pays. (cf tableau ci-contre).

Une mise en circulation d'un nombre croissant de véhicules^S augmente sans doute la probabilité de survenance d'accidents. Par ailleurs le tableau ci contre nous indique la prédominance des véhicules légers, caractérisés par leur résistance moindre au choc. La combinaison de ces deux facteurs fait en cas d'accident, que la probabilité de lésions corporelles est très forte.

3. L'entretien des véhicules

Si l'acquisition d'un véhicule est chose aisée, son entretien n'est pas aussi facile. L'acquéreur se rend compte au fil du temps que l'entretien de son véhicule lui revient trop cher,

DIRECTION CENTRALE
DES TRANSPORTS TERRESTRES

- PAR GENRE
- PAR ANNEE

GENRE	ANNEE	PARC	- PAR ANNEE																	PARC AU				
		AU 31 12.70	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	31.12.82	
MOTOCYCLES		1940	590	505	719	652	710	922	1.106	1.868	2.161	3.735	3.420	2.271	166.920	18.785								
VOITURES PARTICULIERES		31465	9583	9252	10195	11120	16237	21264	21031	15946	14502	17446	11104	9844	166.920	11 417								
AUTOCARS - BUS		1530	450	687	819	863	1172	1313	1010	1069	1133	1716	1048	865										
AMIONNETTES		7447	2302	2143	2652	2655	4199	5117	4798	3855	3319	4307	2850	2443	40.559									
AMIONS		5700	1741	1838	2468	2062	3680	3802	3483	2570	1626	1929	1170	1016	28.908									
VEHICULES SPECIAUX		186	64	35	93	82	199	94	107	109	55	158	67	34	1085									
TRACTEURS ROUTIERS		2154	688	613	874	588	781	914	807	568	497	765	201	243	7 402									
REMORQUES ROUTIERES		153	7	13	18	10	61	15	15	30	26	134	23	7	330									
AMBI-REMORQUES ROUT.		1778	304	291	610	462	575	576	539	516	296	464	184	210	6169									
TOTAL		52353	15729	15377	18448	18494	27614	34017	32896	26531	23615	30654	20067	16933	281.574									
			+30%	+28,5%	+22%																			

Taux d'augmentation du parc

au point de menacer l'équilibre du budget familiale et même de compromettre toute possibilité d'épargne. Aussi se contente-t-il d'effectuer des réparations précaires juste pour maintenir le véhicule en état de circulation, au mépris des conditions de sécurité de son utilisation. Pour ce qui concerne les véhicules de transports publics de marchandises ou de voyageurs, les utilisateurs dans un souci d'exploitation maximum, se limitent à un entretien minimum, se refusant à immobiliser le véhicule pour effectuer les réparations nécessaires.

Le contrôle automobile a été institué pour contraindre les propriétaires de véhicules à effectuer un entretien régulier. Ce contrôle limité au départ aux véhicules de transports publics a été étendu après 1960 à l'ensemble du parc roulant. Cette tâche confiée au départ au bureau Véritas, qui possédait une expérience très poussée dans ce domaine, a été ensuite concédée à la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA), en 1974.

L'efficacité du contrôle technique automobile a cependant des limites pour les raisons suivantes:

La SICTA ne s'occupe que des véhicules qui se présentent à la station de contrôle. Il faut qu'au départ le propriétaire manifeste son intention de soumettre son véhicule au contrôle. Les utilisateurs qui s'abstiendront, n'auront aucun indice d'appréciation de l'état mécanique de leur véhicule. A ce niveau, il convient de remarquer que les forces de l'ordre qui ont pour mission de vérifier que l'obligation du contrôle a été satisfaite doivent sanctionner sévèrement les contrevenants.

La SICTA se prononce sur l'état des véhicules au moment où ceux-ci sont présentés à la station de contrôle. Ainsi entre deux contrôles, les dégradations pouvant affecter l'état du véhicule ne sont pas prises en compte.

La périodicité des contrôles varie selon l'usage du véhicule, entre l'année, le semestre et le trimestre. Or les différents organes d'un véhicule ne s'usent pas de la même manière : certaines parties sensibles dont le degré d'usure est élevé doivent être plus fréquemment contrôlées. En prenant l'exemple d'un véhicule dont la périodicité du contrôle est de un an, le propriétaire négligeant attendra jusqu'au dernier moment, avant de songer à effectuer les réparations nécessaires. Pendant ce temps, les organes sensibles dont la vitesse d'usure serait inférieure à l'année constitueraient un danger pour l'utilisateur du véhicule. Un certificat de visite technique comportant plusieurs volets dont la périodicité serait fonction du degré d'usure de l'organe auquel ils se rapportent serait souhaitable.

§3. Les hommes.

Si l'automobile est par définition un engin motorisé à propulsion autonome, il ne faut pas perdre de vue que l'homme est responsable de sa direction et de son contrôle. La survenance d'un accident tire la plupart du temps sa source dans le comportement humain. Nous parlons ici de l'action de l'homme qui lorsqu'il utilise les infrastructures routières, est soumis aux règles du code de la route.

1. L'automobiliste.

C'est sur lui que portent les accusations dans la plupart des cas d'accidents. Il est cité aussi bien dans les accidents entre véhicules, dans les accidents entre automobiles et motocyclistes ou cyclistes, que dans ceux entre automobiles et piétons. Cette incrimination tient des constatations suivantes :

- L'excès de vitesse : la vitesse en rase campagne est limitée pour les routes de catégorie 1, à 110 km/h et pour les autoroutes (classe exceptionnelle) à 120 km/h. En agglomération, cette vitesse est limitée à 60 km/h. Il est toujours pourtant fréquent de surprendre des automobilistes circulant largement au dessus de la vitesse limite.

- La circulation à gauche : c'est la manifestation d'une défaillance physique du conducteur, ou la conséquence d'une défaillance technique du véhicule. Pour ce qui est du conducteur, cette défaillance peut dénoter tout simplement d'un manque de maîtrise de son véhicule découlant soit d'un excès de vitesse, soit d'une manœuvre dangereuse.

- Le dépassement au sommet de côtes ou de virages : Il traduit

Une indiscipline du conducteur, concrétisée par une violation volontaire des principes du code de la route. C'est là une infraction très lourde en conséquences qui doit chaque fois être sévèrement réprimandée.

- L'utilisation de feux de route au cours d'un croisement : L'éblouissement de l'usager venant en sens inverse peut être volontaire ou involontaire. Lorsqu'il est involontaire, il traduit une maîtrise insuffisante du véhicule, ou une simple omission. Cette omission, même si elle peut avoir des conséquences graves, elle est sans commune mesure avec l'éblouissement volontaire qui lui traduit une intention manifeste de nuire. C'est un comportement à réprimander sévèrement.

Les sources de ces comportements sont multiples. Cependant on cite souvent la délivrance de permis de conduire de complaisance, la formation insuffisante des candidats au permis de conduire et l'indiscipline notoire de l'automobiliste Ivoirien.

2. Le motocycliste

Cette catégorie d'usagers comporte une forte proportion de jeunes qui se caractérisent par l'imprudence et le goût du risque. Par ailleurs, un accident dans lequel est impliqué un motocycliste est presque toujours, malgré l'obligation du port du casque de protection, presque toujours un accident corporel.

Il faut ajouter qu'en Côte d'Ivoire, le permis A 1 n'est pas exigé pour la conduite des cylomoteurs d'une cylindrée inférieure à 50 CC. Or la possession de ce permis présumerait d'une connaissance suffisante du code de la route.

Cette mesure exonératoire présente l'inconvénient de permettre la circulation sur la voie publique, de jeunes motocyclistes imprudents, s'exposant et exposant les autres usagers à des erreurs fatales. Par ailleurs la possession du permis A 1 pour la conduite des cyclomoteurs d'une cylindrée supérieure à 50CC est une hypothèse pas toujours vérifiée.

Il est donc aisé de comprendre que le motocycliste constitue un risque aggravé pour la circulation routière. Il serait souhaitable d'étendre la possession du permis A 1 à l'ensemble des motocyclistes. Cela ne va pas contre la tendance à une formation de l'ensemble des usagers (piétons y compris), en matière de code de la route. Il ne serait pas normal au moment où l'on parle de code piétons, d'exonérer une catégorie de motocyclistes des connaissances du code de la route.

3. Le piéton :

Le code de la route édicte des règles qui ont pour but d'éviter l'utilisation anarchique des infrastructures. L'on a souvent tendance à affranchir le piéton des règles du code de la route. OR en tant qu'usager, le piéton est lui aussi assujéti aux règles du code de la route. Il existe - d'ailleurs des amendes prévues pour sanctionner les piétons contrevenants. Elles sont prévues par l'article 247 du décret n° 64-212 du 26 mai 1964, constituant les contraventions de première classe, et correspondant à une amende allant de 1000 frs à 10000 frs cfa. La non utilisation du passage clouté lorsque celui-ci se trouve à moins de 50 m du lieu de traversée est une contravention de première classe. Sanctionner la mauvaise circulation du piéton sur la voie publique, serait une action dissuasive efficace et une ébauche à l'éducation du piéton Ivoirien qui ignore les notions élémentaires du code de la route. Il faut signaler par ailleurs que deux catégories de piétons constituent des éléments aggravants dans les accidents de la circulation :

- LES piétons d'âge avancé, pour lesquels on constate qu'un accident de la route est presque toujours fatal.

- Les piétons jeunes qui, échappant à la vigilance de leurs parents ou tout simplement livrés à eux même, prennent souvent à défaut la vigilance des automobilistes.

Cette évocation succincte mais assez représentative des principales causes des accidents de la route constatés sur nos routes, nous révèle combien diverses sont les sources du "mal". Il faut cependant noter que la principale cause réside dans le comportement humain. Toutefois, une action progressive et soutenue peut converger à plus ou moins longue échéance, vers une amélioration du comportement des usagers de la route, et à un assainissement des conditions de circulation. Il y a en effet lieu de s'inquiéter lorsqu'on sait que les accidents de la route grèvent le produit national brut d'environ 1% chaque année. (PNB= 9920 millions de dollars).

SECTION 12. Évaluation chiffrée des accidents de la circulation pour la période de 1976 à 1982

§1. Analyse des statistiques :

Evolution des 7 dernières années
(résultats globaux)

Années	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
accidents corporels----	2572	3894	4962	5127	4677	3988	3936
différence	-	+1322	+1068	+165	-50	-689	-52
%	-	+51,4	+27,4	+3,33	-8,78	-14,7	-1,30
tués	424	600	699	668	719	571	552
différence.....	-	+176	+99	-31	+51	-148	-9
%.....	-	+41,5	+16,5	-4,43	+7,63	-20,5	-3,32
blessés.....	4950	6266	10409	10267	10241	9362	8482
différence.....	-	+1316	+4143	-142	-26	-879	-880
%.....	-	+26,6	+66,1	-1,36	-0,25	-8,58	-9,4
taux de tués/ 10000 véh	28,9	36,81	38,45	31,34	29,49	21,66	20,16

- Tiré des éditions de la revue "sécurité routière".

Ce tableau nous donne les résultats globaux par année. Cependant un examen détaillé des différentes notes sur les accidents de la circulation nous donne les informations suivantes:

- Accidents en fonction du revêtement des routes :

56,98% des accidents sont enregistrés sur des routes bitumées avec 64% des tués.

- Accidents en fonction de la configuration des lieux :

On relève 48,45% des accidents sur ligne droite pour 57,16% des tués.

- EN fonction du type d'accident :

22% des accidents impliquent véhicules et piétons et occasionnent 30% des tués.

- Accidents en fonction des infractions relevées :

. excès de vitesse : 39,95% DES accidents pour 38,22% des tués.

. circulation à gauche : 9% des accidents pour 12,6% des tués.

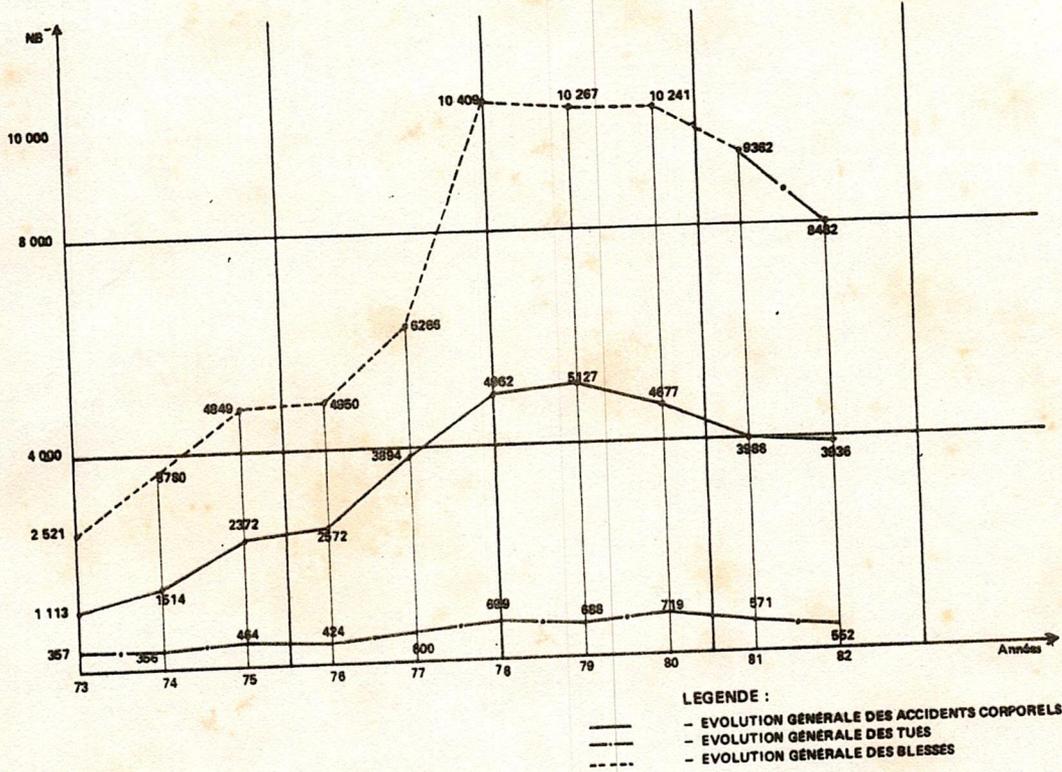
Nous constatons qu'en général, la qualité de la route n'intervient que peu dans le nombre des accidents relevés en fonction du revêtement des routes ou en fonction de la configuration des lieux, puisque la plupart des accidents ont lieu sur les routes bitumées et sur les lignes droites. De même, nous constatons que la proportion de tués est plus forte dans ce genre d'accidents. La tendance actuelle dans la construction des routes est à réduire les déclivités et à ouvrir les virages. On a aussi tendance à bitumer l'ensemble du réseau. Or nous constatons que la majorité des accidents ont lieu sur des routes offrant les meilleures conditions de circulation. L'on peut ainsi craindre que l'amélioration des routes ne contribue plutôt à accroître le nombre des victimes surtout si elle n'est pas accompagnée d'une action d'éducation des usagers.

L'examen détaillé des statistiques nous révèle aussi qu'une grande part de ces accidents ont lieu dans la seule agglomération d'Abidjan. Nous le disions, l'accroissement rapide de la population de la capitale et du parc automobile y circulant, fait que l'intensité du trafic reste supérieur à la capacité du réseau.

(cf graphiques et tableau pages suivantes).

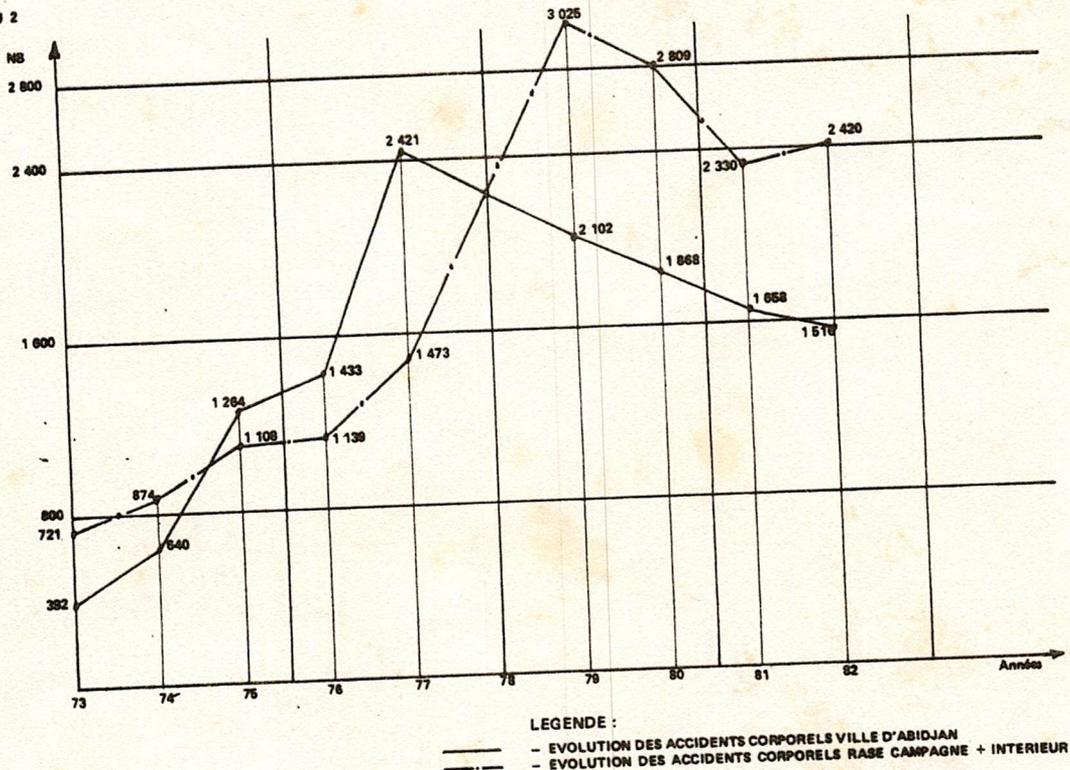
ETUDE COMPARATIVE SUR L'EVOLUTION
DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE
1973 à 1982

TABLEAU 1



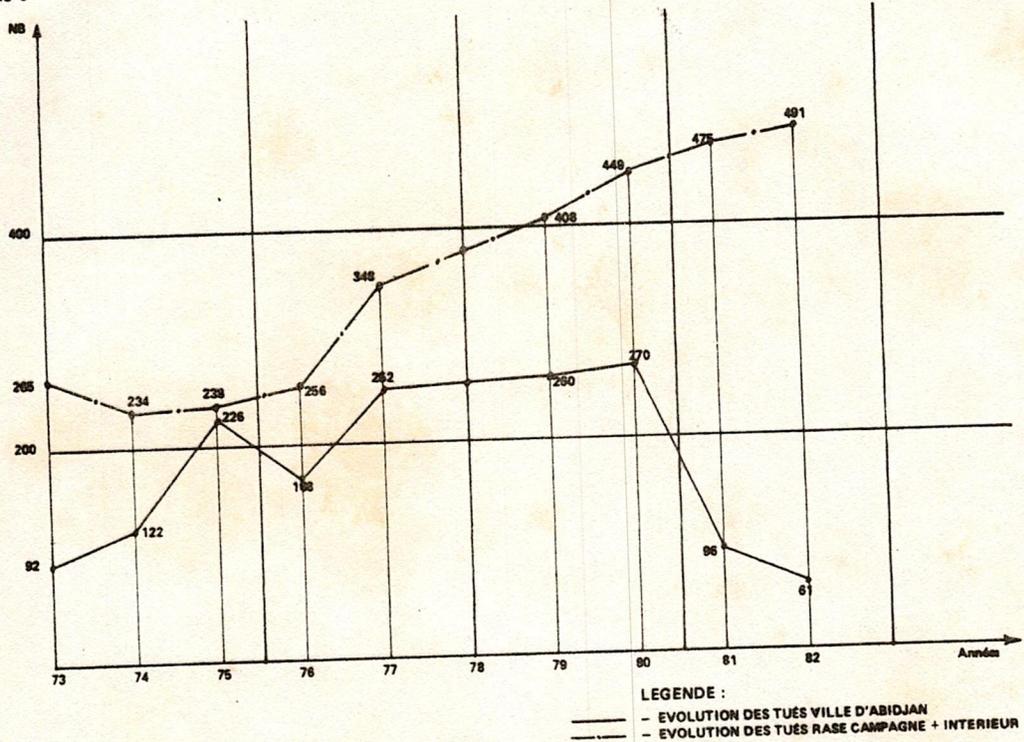
ETUDE COMPARATIVE SUR L'EVOLUTION
DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE
1973 à 1982

TABLEAU 2



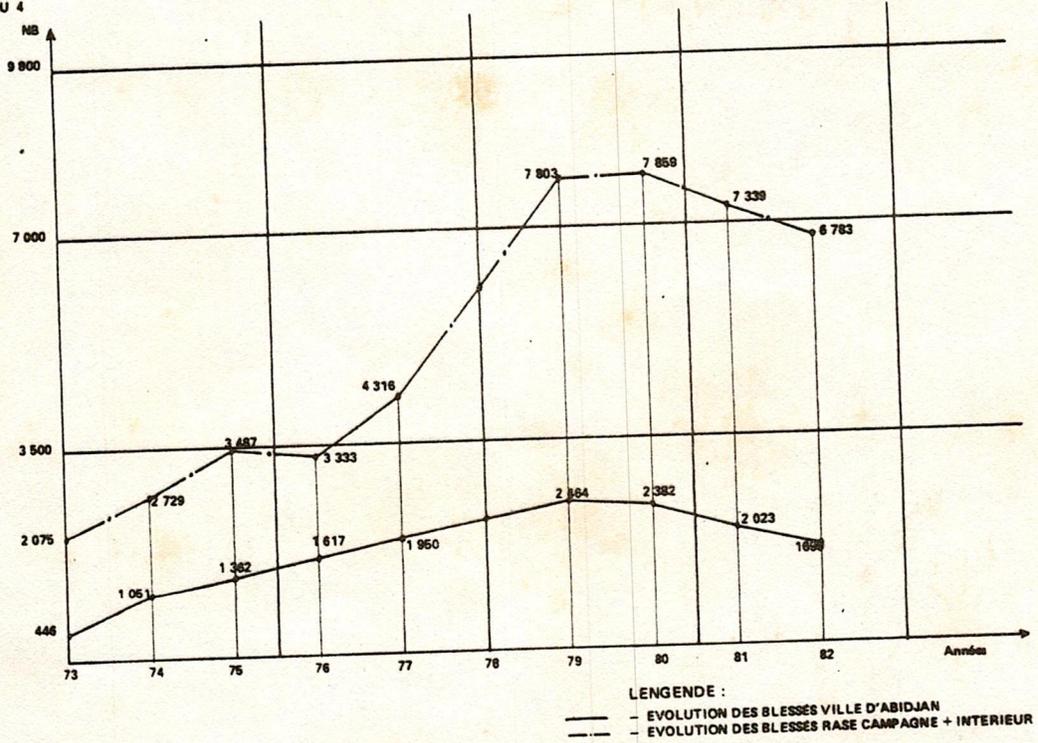
ETUDE COMPARATIVE SUR L'EVOLUTION
DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE
1973 à 1982

TABEAU 3



ETUDE COMPARATIVE SUR L'EVOLUTION
DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE
1973 à 1982

TABEAU 4



Nous présentons ci-dessous un tableau explicatif.

Les accidents de la route
(résultats détaillés)

Années		1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Accidents	ensemble	2572	3894	4962	5127	4677	3988	3936
	Abidjan	1433	1950	-	2102	1868	1658	1516
	%	55,7	62,17	-	40,9	39,94	41,57	38,52
Blessés	ensemble	4950	6266	10409	10267	10241	9362	8482
	Abidjan	1617	1950	-	2464	2382	2023	1699
	%	32,67	31,12	-	24,1	23,26	21,6	20
Tués	ensemble	424	600	699	668	719	571	552
	Abidjan	168	252	-	260	270	96	61
	%	39,62	42	-	38,9	37,55	16,81	11

L'on ne s'étonne pas de ces résultats lorsqu'on sait que l'agglomération d'Abidjan regroupe à elle seule environs 15% de la population du pays, et une proportion encore plus importante du parc automobile.

§2. Etude comparative (Côte d'Ivoire-France)

Pour connaître l'importance réelle de la sinistralité routière dans notre pays, nous avons décidé de la comparer à celle de la France, pays développé qui depuis longtemps pratique la sécurité routière. Par ailleurs la disproportion entre les deux éléments de comparaison fera mieux ressentir l'importance des accidents dans notre pays.

1. L'évolution du parc automobile Français :

Pendant la période de 1977 à 1981, le parc automobile français a subi une augmentation moyenne de 2,74% d'une année à l'autre. Parmi ce parc automobile, on note une proportion relativement élevée de véhicules de moyenne et forte cylindrée. (cf tableau)

Evolution du parc automobile français
et répartition en pourcentages.

évolution du parc par année (x1000) et taux d'augmentation						
	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	25216,4	26265	26895	28182	28743	29051
	-	+4%	+4,3%	+2,3%	+1,99%	+1,1%
pourcentage du parc par année						
Puissance des véh.	1976	1977	1978	1979	1980	1981
moins de 6cv.....	30,7%	29,5%	28,4%	27,6%	27,8%	28,7%
de 6 à 10cv.....	59,4%	60,3%	61,4%	62,1%	62,1%	61,6%
Plus de 11cv.....	9,9%	10,2%	10,2%	10,3%	10,1%	9,7%
Total.....	100	100	100	100	100	100

Examinons d'un autre côté l'évolution de la sinistralité routière. Il s'agira ici de voir dans quel sens évolue le nombre des accidents de la route par rapport à l'augmentation du parc roulant.

2. Evolution de la sinistralité routière en France :

Nous constatons d'emblée une baisse progressive du nombre des accidents. Rappelons que la France a depuis longtemps adopté une politique de prévention routière.

Evolution de la sinistralité routière

	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Accidents corporels	261275	257698	247785	253208	248469	237785
Variation en %.....	-	-1,36%	-3,84	+2,19	-1,87%	-4,3%
Blessés.....	371238	368054	338514	347918	339632	331481
Variation en %.....	-	-0,85%	-8,03%	+2,78	-2,38%	-2,4%
Tués.....	13787	13104	12137	12480	12543	12317
Variation en %.....	-	-4,95%	-7,37	+2,82	+0,5%	-1,8%

* Tirés des rapport du ministère de l'économie au président de république, de FRANCE.

3/- Analyse comparative.

En Côte d'Ivoire l'on a constaté d'année en année, en tenant compte les entrées et des sorties de parc, une augmentation moyenne du nombre de véhicules d'environ 15%. Alors qu'en France, le taux d'augmentation n'était que de 2,74% en moyenne. Cette tendance est tout à fait normale car d'un côté on a un pays en développement qui s'est caractérisée ces dernières années par une croissance économique et sociale remarquable. De l'autre côté, il s'agit d'un pays développé pour lequel on assiste à une tendance à la saturation.

Si nous nous référons cependant à l'examen de certains rapports, nous nous rendons compte que cette augmentation rapide du parc a eu plutôt des conséquences négatives: le rapport accidents/parc automobile nous donne un chiffre de 0,8% (1981) pour la France, alors qu'il est de 1,3% (1982) en Côte d'Ivoire. Quand à la proportion de tués elle est de 5,1% (1981) alors qu'on enregistre 14,02% en Côte d'Ivoire (1982); de ces chiffres nous tirons les conclusions suivantes.

- Pour un parc automobile cent fois supérieur, la France enregistre environ 2 fois moins d'accidents
- Pour un nombre d'accidents 60 fois supérieur, on constate en France 3 fois moins de tués qu'en Côte d'Ivoire.

Ces constatations alarmantes trouvent une explication dans le fait que dans notre pays, l'accroissement de la circulation terrestre n'a pas été accompagné par une politique de sécurité routière conséquente. La France a dû à une certaine époque constater la même escalade dans la sinistralité routière, mais la réaction a été rapide et efficace. Il est cependant remarquable que l'exemple que de la France (qui nous sert pourtant de référence dans plusieurs domaines) ne nous ait pas incité à l'adoption dès le départ d'une politique préventive de sécurité routière. Nos pays en développement ont l'avantage de pouvoir bénéficier de l'expérience des pays développés. Il serait donc souhaitable qu'il en soit tenu compte plus souvent.

DEUXIEME

PARTIE

LA PREVENTION ROUTIERE ET L'ASSURANCE AUTOMOBILESECTION I : La prévention routière:§1. L'assistance et l'information

L'office de sécurité routière existe en Côte d'Ivoire depuis 1978 pour réagir face à l'augmentation inquiétante du nombre d'accidents. Créé par la loi n° 78-661 du 4/8/1978, l'OSER a eu pour mission première de mettre un frein à l'augmentation tant en nombre qu'en gravité des accidents de la route. Il fallait donc au départ sensibiliser les usagers afin de les amener à prendre conscience de la situation qui prévalait, et par une action d'assistance, atténuer la gravité des accidents. Ensuite, il fallait s'occuper de former, d'éduquer les générations futures d'usagers.

1. Les campagnes de sensibilisation :

Ces campagnes ont pour rôle de faire prendre aux usagers un certain nombre d'habitudes, de corriger certains comportements préjudiciables.

- LA campagne sur la limitation de vitesse : Les radars de l'OSER nous révèlent que 33% des automobilistes roulent en excès de vitesse. Cette information confirme nos propos antérieurs sur l'excès de vitesse. Or la limitation de vitesse, lorsqu'elle est respectée, réduit sensiblement les risques d'accidents. La campagne consiste en des opérations ponctuelles menées par les services de la gendarmerie. L'équipement est composé de motos et de voitures équipés de radars qui permettent de mesurer la vitesse des véhicules. Ces matériels sont couplés avec des appareils photographiques dont le déclenchement est provoqué automatiquement par le franchissement du seuil de vitesse toléré.

- La campagne sur l'éclairage : Dans la conduite de nuit les éblouissements sont une cause de survenance des accidents. Il faut cependant se dire que l'utilisation des feux de route n'est pas toujours à la base de ce état de fait: des phares mal réglés peuvent éblouir. La campagne qui se déroulait en dehors du cadre normal des visites techniques dévolues à la SICTA (Société Ivoirienne de contrôle technique automobile) avait pour rôle de déceler et de

remédier à ces défaillances. Pour celà, une action conjuguée de la gendarmerie et de la SICTA avait été rendue nécessaire par l'utilisation d'appareils de contrôle spéciaux (rayoscopes et réglosopes). Des fiches de visite technique permettaient le traitement statistique des données recueillies.

- La campagne sur la ceinture de sécurité : Elle tire sa source dans le décret n° 81-161 du 4 mars 1981, fixant les conditions d'installation et de port de la ceinture de sécurité, sur les véhicules automobiles. L'on a constaté qu'à la suite de chocs, passagers et conducteur étaient projetés contre le parebrise ou le volant. Pour éviter ce contact fatal, l'on a institué le port de la ceinture de sécurité pendant la circulation. Les services de la police et de la gendarmerie devaient, en veillant à l'application de la réglementation, sensibiliser et éduquer les usagers.

- LES campagnes sur la sécurité des "deux roues" et des piétons
Elles répondaient aux mêmes préoccupations, celles d'édicter des règles utiles à la sécurité pendant la circulation. Il s'agissait aussi d'expliquer l'utilité et l'efficacité du casque de protection dont le port pour les motocyclistes est obligatoire. C'est l'occasion aussi de dire qu'une revue intitulée "code piéton" a été éditée pour l'éducation des piétons.

Notons que toutes ces campagnes sont composées d'une phase préventive et d'une phase répressive. Cependant, leur caractère ponctuel atténue leur efficacité. L'action éducative des usagers devrait être continue ou tout au moins être poursuivie pendant une période suffisamment longue pour permettre aux usagers d'acquérir l'habitude, car en notre sens, les campagnes ont pour but de donner aux usagers un comportement nouveau, leur permettre d'acquérir des réflexes indispensables à une bonne circulation.

2. L'assistance :

Cette phase d'intervention de l'OSER consiste à porter secours aux victimes de la route. En effet, lorsque l'on n'a pas pu éviter la survenance d'un accident il convient d'en secourir les victimes afin de limiter ses conséquences.

Pour celà, l'OSER s'attache les services de spécialistes tels que le Groupement des Sapeurs Pompiers Militaires (GSPM) et le Service d'Aide Médicale D'Urgence (SAMU), qui disposent du matériel approprié (véhicules légers d'intervention, ambulances, groupes opératoires mobiles etc...). Les secours sont apportés aux accidentés sous la forme de soins dispensés sur les lieux mêmes de l'accident, avant leur acheminement vers des centres hospitaliers.

L'efficacité de ces interventions peut cependant être limitée par les délais parfois très longs entre l'alerte et l'intervention. Signalons à cet effet que seule la ville d'Abidjan dispose des moyens d'intervention à la mesure de l'action de l'OSER. Le GSPM situé à Bouaké à quelques 400 kms d'Abidjan, ne dispose pas de tout le matériel nécessaire pour une intervention efficace. En outre les autres villes de l'intérieur du pays ne disposent d'aucun moyen d'intervention en dehors des équipements hospitaliers classiques. Des actions sont donc à mener dans ce sens pour rendre l'action de l'OSER efficiente, ce sont :

- Multiplier les centres d'intervention (GSPM et SAMU) pour permettre la couverture totale de l'ensemble du territoire.
- Equiper ces centres en moyens matériels et humain nécessaires à une action efficace.
- Equiper convenablement les différents centres hospitaliers régionaux en matériels et en hommes suffisants, afin d'éviter ^{transport} les victimes sur des distances trop longues.
- Etendre le principe du téléphone routier (qui n'existe que sur l'autoroute du nord) aux principaux axes routiers pour permettre l'alerte immédiate des services d'intervention.

§2. La formation:

L'action de formation qui constitue la seconde phase des activités de l'OSER nous paraît la plus importante, car l'action éducative, lorsqu'elle est bien menée, est la meilleure forme de prévention envisageable. Les différentes orientations de cette action portent sur : la formation des formateurs, la formation des automobilistes et l'éducation routière à l'école.

1. La formation des formateurs :

C'est le jalon de la formation des usagers: lorsqu'elle est bien menée, elle doit se répercuter sur les formations sous-jacentes. Le centre de formation et de recyclage des moniteurs d'auto école est opérationnel depuis 1977. Parallèlement à la formation des moniteurs d'auto école, on y forme des inspecteurs du permis de conduire. La fin de la formation est sanctionnée par le CAPP (certificat d'aptitude professionnelle pédagogique).

Il serait souhaitable de prolonger le temps de formation qui n'est que de quatorze (14) semaines: compte tenu de la consistance du programme, une année entière serait plus indiquée. Ce programme se présente comme suit:

- Pédagogie (théorie et pratique)
- Etude de la réglementation et de la législation
- Code de la route
- Sécurité routière et secourisme routier
- Assurance
- Mécanique

Soulignons que la formation des moniteurs d'auto école revêt une importance au moins égale à celle de n'importe quelle autre formation de formateurs, car le moniteur d'auto école est appelé à dispenser des connaissances liées à la vie humaine.

2. La formation des usagers :

- Les auto écoles : Centres d'apprentissage du savoir faire en matière de conduite automobile, l'auto école est aussi le lieu où l'on doit apprendre à être discipliné et courtois. En outre, les équipements d'une auto école doivent être suffisants et adaptés. Il ne s'agit pas d'ouvrir un local, d'y installer des panneaux de signalisation routière pour prétendre dispenser les connaissances nécessaires à un futur conducteur. L'ouverture d'une auto école fait appel à des moyens matériels et donc financiers importants. Au lieu de disperser leurs moyens financiers dans l'ouverture de plusieurs auto écoles, il serait souhaitable que l'on contraigne les propriétaires à concentrer leurs efforts dans la création d'un nombre réduit d'établissements convenablement équipés. En outre l'autorité de tutelle devrait imposer un minimum d'équipements utiles au fonctionnement d'une auto-école, et un délai minimum d'apprentissage pour les candidats aux permis de conduire.

- Le CAP des professionnels : En plus du permis classique la conduite de certaines catégories de véhicules devrait être subordonnée à l'obtention d'un CAP correspondant. Nous pensons que le centre de formation et de recyclage des moniteurs d'auto école devrait comporter une section destinée à dispenser une formation supplémentaire aux "professionnels" de la route, (conducteurs de taxis et conducteurs de poids lourds). Ce CAP revêtirait l'importance d'une licence indispensable à l'exercice de la profession de chauffeur routier. Il pourrait donc être retiré à son titulaire dans certaines conditions. Ceci amènerait sûrement ces professionnels à prendre conscience de leurs responsabilités dans la sauvegarde des nombreuses vies humaines qui leur sont confiées chaque jour. Signalons que ce CAP a déjà été rendu obligatoire pour la conduite des taxis-ville.

- L'éducation routière à l'école : Elle présente l'avantage de s'adresser à des sujets très réceptifs. En plus, elle s'étend sur plusieurs années, ce qui permet aux jeunes écoliers d'acquérir des attitudes et des connaissances sûres. Même si les effets de cette action ne se feront ressentir que plusieurs années plus tard, des résultats positifs n'en sont pas moins assurés. Ce programme d'éducation qui est encore en projet portera en substance sur l'apprentissage des règles de sécurité dans la circulation du piéton et des premières notions du code de la route. Il posera ainsi les jalons dans la formation d'une nouvelle génération d'usagers plus avisés.

La prévention routière ne présente un intérêt pour les assureurs automobile que dans la mesure où ses effets se font ressentir sur leur gestion. Nous avons jusqu'ici parlé d'accidents et de prévention, sans faire directement allusion à l'assurance automobile. Il faut cependant comprendre que les statistiques que nous reproduisons ici ont une relation directe avec ceux de l'assurance automobile. C'est ce que nous tenterons de montrer dans la suite de notre exposé.

SECTION II : Influence de la prévention sur les accidents et l'assurance automobile.

§1. Effets sur les accidents :

1. Effets sur le nombre d'accidents :

L'action de l'OSER est intervenue à un moment où le nombre des accidents de la route suivait une progression inquiétante. De 1976 à 1977, cette progression a été de 51%. Entre 1977 et 1978, elle était de 27,4% ET de 3,33% de 1978 à 1979, soit une progression globale de 99;33% sur les quatre années.

Les effets de la prévention routière entreprise à partir de 1978 ont commencé à se faire sentir deux années après, le nombre d'accidents décroissant progressivement de 4677 en 1980 à 3988 en 1981, pour atteindre 3936 en 1982. Cependant, si nous prenons en référence l'année 1976, nous ne considéreront l'action préventive comme entièrement réussie que lorsque le nombre d'accidents atteindra un chiffre inférieur ou égal à celui de l'année de référence. La regression du nombre d'accidents a cependant ralenti entre 1981 et 1982. Mais en considérant une croissance du parc automobile de l'ordre de 15% chaque année, cette tendance à la stabilisation ne serait pas négative.

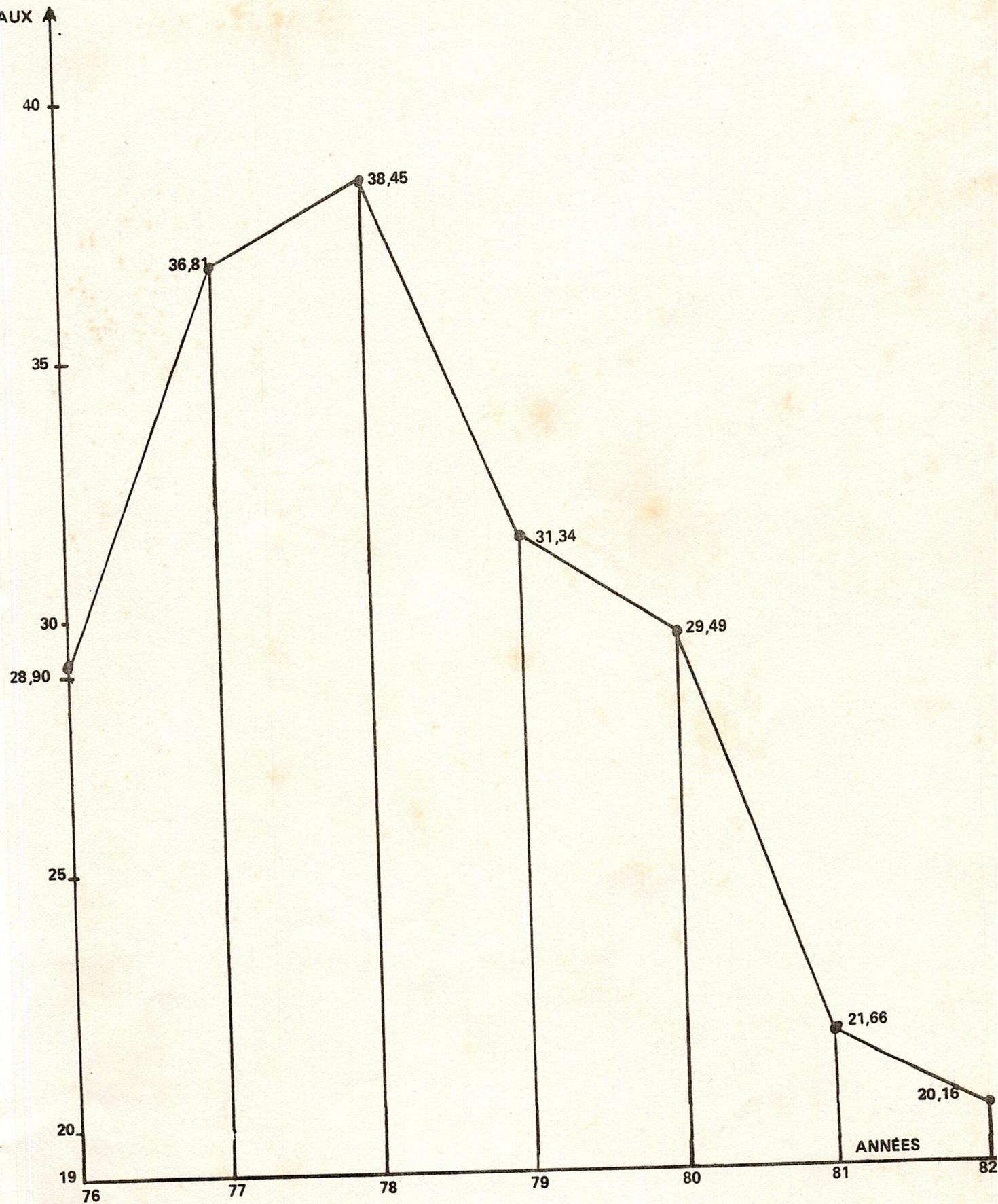
2. Effets sur le nombre de victimes :

- Les blessés : Leur nombre reste relativement élevé, même si l'on constate une certaine régression. Mais une appréciation du nombre des blessés doit se faire avec beaucoup de réserve, car une baisse du nombre des tués peut se traduire par une progression de celui des blessés graves. Le succès de l'action préventive passe aussi par une baisse encore plus importante du nombre de blessés.

- Les tués : L'action préventive a été plus bénéfique du côté des tués. Nous constatons que le taux de tués par 10000 véhicules a été en 1982, inférieur à celui de l'année de référence.

Mais en 1980, malgré une baisse du nombre d'accidents, le nombre de tués a subi une augmentation de +51. L'action préventive doit donc tenir compte de ce genre de variations.

EVOLUTION DU TAUX DE MORTALITE DES ACCIDENTS
DE LA CIRCULATION EN COTE D'IVOIRE PAR 10 000 VEHICULES



- Source revue "Sécurité Routière" n°6 janvier 1983.

Il faut enfin considérer le rapport nombre de tués sur nombre d'accidents. Malgré une baisse du nombre des accidents, l'action préventive ne peut être considérée comme réellement positive que si le taux issu de ce rapport est inférieur à celui de l'année précédente. Un taux égal traduirait une tendance à la stabilisation. Un taux supérieur serait le signe d'une dégradation des résultats.

§2. Les effets sur l'assurance automobile:

1. Influence sur la gestion des sinistres :

La gestion des sinistres est étroitement liée au nombre d'accidents. En effet, un nombre réduit d'accidents se traduira automatiquement par un nombre réduit de dossiers de sinistres à gérer par l'assureur. Cette réduction du nombre de dossiers à gérer devrait en principe permettre un assainissement de la gestion et donc une réduction conséquente du coût. On définit en général des frais de gestion équivalents à 7% de la prime commerciale, et un taux S/P d'équilibre de 65%, soit au total, une prime de risque de 72%. Pour la gestion de la branche automobile, on dégageait en 1981, un taux de sinistre de 76,5%, soit supérieur au taux d'équilibre de 65%. En y ajoutant les divers chargements (20%+8%+7%), on obtient un total de 111,5%, soit une perte de 11,5% à résorber à l'aide des produits financiers ou avec les résultats bénéficiaires dégagés dans les autres branches non-vie. Or, à défaut de pouvoir réaliser des bénéfices techniques, une réduction des frais de gestion dans des proportions suffisamment significatives permettrait de réduire le taux de perte. En 1981 par exemple, une réduction de 14,73% se traduirait par une réduction conséquente des frais de gestion des sinistres.

2. Influence sur le coût des sinistres :

La diminution du nombre de sinistres conjuguée à l'augmentation des souscriptions d'environ 15% par an (taux d'augmentation annuel du parc automobile), devrait naturellement se traduire par une amélioration du taux de sinistre. Nous présentons ci-dessous, le tableau de synthèse traduisant la relation entre les résultats annuels de la campagne de prévention routière et ceux de la branche automobile en Côte d'Ivoire. Nous limitons nos observations sur une période de trois ans.

Tableau comparatif de la prévention routière
et de l'assurance automobile (résultats).

Années	1979	1980	1981
	résultats de la prévention routière		
Blessés	10267	10241	9362
Différence	-	- 0,25%	- 8,58%
Tués	668	719	571
Différence	-	+ 7,63%	-20,50%
	résultats de la branche auto		
Primes de l'exercice	18694 152752	22680412466	21969046900
Sinistres payés	15463802150	20042680490	16806320880
Taux de sinistre	82,72%	88,37%	76,5%

Nous remarquons que les taux de sinistres des différentes années, ont été affectés par les variations dans les résultats de la prévention. Ainsi par exemple en 1980 une augmentation du nombre des tués de 7,63% s'est traduite par une aggravation du taux de sinistre de 6,83%. De même en 1981, une baisse du nombre de tués de 20,50% a entraîné une amélioration du taux de sinistre de 15,51%. Les résultats seraient encore meilleurs si le nombre de blessés avait subi une baisse identique. Nous le disions en effet, une baisse du nombre de tués peut se traduire par une augmentation du nombre de blessés graves. Nous n'avons heureusement pas enregistré ces dernières années de très gros sinistres qui auraient, malgré la diminution du nombre d'accidents entraîné une hausse considérable du coût des sinistres.

L'influence de la prévention peut être limitée cependant par des facteurs extérieurs, tels que l'inflation, les décisions judiciaires, les qualités des victimes, la nature des lésions etc...

SECTION III/. Les limites de la prévention.§ 1/. L'inflation.

Malgré une incidence heureuse de l'action préventive sur le nombre des victimes, l'assureur peut être amené à déboursier des sommes importantes en règlement des sinistres. En responsabilité civile auto en matériel et en corporel, l'assureur devra la plupart du temps payer des sinistres sans commune mesure avec les primes perçues, à cause d'une part de la hausse des prix et d'autre part du caractère illimité de la RC. L'indemnisation d'un préjudice matériel peut par exemple survenir à un moment où la main d'oeuvre horaire a subi une hausse. En ce qui concerne les prix des pièces détachées, ils sont constamment en hausse. Les préjudices corporels sont ^{dup} influencés par l'élevation du coût de la vie, l'augmentation du SMIG.

§ 2/. Les décisions judiciaires.

L'équilibre des résultats techniques automobile est constamment menacés par l'attitude des tribunaux qui ont tendance à puiser indéfiniment dans les caisses des sociétés d'assurance. Cette attitude se traduit par l'allocation aux victimes de sommes la plupart du temps n'ayant pas de rapport avec leurs revenus. Par ailleurs ils ouvrent le droit à l'indemnisation à un nombre considérable de parents plus ou moins proches. Si l'on peut espérer trouver une limite au nombre de prétendants au préjudice matériel, il n'en est pas de même pour le préjudice **extra**-patrimonial. Le cortège des "moralement affectés" a tendance à s'étendre à un nombre indéfini de personnes.

§ 3/. La qualité des victimes:

La composition des victimes d'un accident de la route peut fortement en influencer le coût. Nous faisons ici allusion aux revenus des victimes: le décès d'un individu ayant des revenus très importants peut revenir à l'assureur aussi cher que l'indemnisation des ayants droits de plusieurs victimes à revenus moindres. Illustrons nos propos avec l'exemple de la ville d'Abidjan qui enregistre à elle seule en moyenne 46,5% des accidents de la circulation, 25,46% des blessés et 34,46% des tués.

Lorsqu'on sait que parmi les accidentés de la ville d'Abidjan nous relevons une grande part de victimes appartenant à une classe moyenne ou aisée, nous voyons quel peut être l'incidence de cette classe de victimes à revenu substantiel sur le coût de l'ensemble des sinistres.

§ 4/. La nature des lésions:

La nature des lésions est directement liée aux divers taux d'incapacité déterminés par les médecins ainsi que les prestiums doloris, et autres préjudices . Nous le soulignons plus haut, un nombre réduit des tués peut se traduire par un nombre équivalent des blessés graves, donc souffrants de lésions importantes dont l'indemnisation reviendrait presque aussi cher qu'un décès.

Ce sont là, des facteurs limitatifs de l'efficacité de la prévention routière, facteurs sur lesquels il convient de se pencher si l'on veut que l'action préventive atteigne le but poursuivi.

CONCLUSION

Dans un pays où l'industrie de l'assurance est dominée par la branche automobile, les résultats de cette branche devraient être suivis avec soin, car pour que l'assurance puisse jouer son rôle d'investisseur institutionnel, la branche automobile qui apporte à elle seule 54,51% des primes du marché, doit dégager des résultats bénéficiaires.

Pour l'équilibre même de nos sociétés d'assurance, les pertes techniques de l'automobile ne peuvent être suffisamment compensées par les résultats bénéficiaires des autres branches, que si celles-ci ne sont pas fortement réassurées, ce qui n'est pas le cas: en effet les branches incendie, transports, risques techniques et industriels, RC non auto, sont fortement réassurées.

Nous percevons donc la prévention routière comme faisant partie de la gestion de la branche automobile qu'elle influence. L'assurance automobile devrait aussi bénéficier de la bienveillance de l'autorité de contrôle, à travers les dispositions suivantes :

- Elaboration d'un barème d'indemnisation des préjudices corporels: L'indemnisation aussi bien amiable que judiciaire des préjudices corporels, devrait bénéficier d'un canevas réglementaire déterminant les conditions d'indemnisation et fixant des minimums et des maximums de montants à allouer, en fonction de l'âge, la profession, la situation de famille etc...des victimes d'accidents de la route. On déterminerait aussi la liste des parents pouvant prétendre à l'indemnisation. Un tel barème avantagerait aussi bien l'assureur que les victimes et les ayants droit.

- Création d'un fond de garantie automobile: Pour renforcer la protection des victimes de la route, la création d'un fond de garantie serait souhaitable. Ce fond servirait à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels, lorsque celles-ci ne peuvent pas l'être par une société d'assurance, en raison d'une exception de garantie soulevée par l'assureur, d'un accident causé par un conducteur déclaré en fuite ou inconnu, ou par un conducteur connu mais insolvable. Ce fond pourrait aussi financer en partie, les actions préventives de l'OSER.

L'on pourrait aussi penser, dans la mesure où l'obligation d'assurance a été instituée dans un but purement social, à confier la gestion de la partie corporel. de l'assurance de responsabilité automobile à un organisme créé par l'état. Les fonds de cet organisme proviendraient à l'instar du fond de garantie, d'une subvention de l'état et de x% des amendes infligées à tous les contrevenants de la circulation routière. Les assureurs contribueraient à ce fond au prorata du risque cédé. Les automobilistes paieraient une taxe de X%. Une certaine taxe serait également perçue sur toutes les ventes d'automobile. Les assureurs conserveraient bien entendu, la gestion de la partie matériel de la responsabilité civile automobile. A la limite cet organisme serait placé sous la direction du fond de garantie automobile.

Du côté de l'assureur, les dispositions suivantes pourraient être prises:

- Baisse du taux de commissionnement en responsabilité civile automobile et hausse du taux de commissionnement pour les autres sous catégories de la branche auto (dommages, incendie, bris de glaces).

L'assurance de responsabilité civile automobile étant obligatoire, elle ne se vend pas; elle s'achète. Une baisse de taux de commissionnement en RC inciterait les intermédiaires à apporter plus d'affaires dans les sous catégories de la branche automobile réputées bénéficiaires

- Redéfinition de bonus malus: En ce qui concerne les véhicules affectés au transport des marchandises et des voyageurs. Un fichier "chauffeurs" devrait être tenu par le syndicat national des transporteurs. Chaque transporteur devrait communiquer au syndicat, la liste des chauffeurs et le numéro de leur CAP. Lors de la souscription d'un contrat, le transporteur doit indiquer le nom et le numéro du CAP du chauffeur qu'il désire employer. L'assureur devrait pouvoir interroger le fichier "chauffeurs" du syndicat pour vérifier que le chauffeur concerné n'a jamais été impliqué dans un accident corporel. Faute de quoi la prime serait majorée. Au renouvellement du contrat un Malus serait automatiquement appliqué si le conducteur a été impliqué au cours de l'année, dans un sinistre où il est déclaré responsable. Le même Malus serait toujours appliqué (avec ou sans sinistres) à chaque renouvellement.

En substance, le Bonus Malus serait rattaché à la personne du conducteur. Ceci inciterait les chauffeurs professionnels à plus de prudence, dans la mesure où la garantie de leur emploi dépendrait de leur conduite en circulation. Aucun transporteur en effet ne consentirait à employer un conducteur déjà impliqué dans un sinistre corporel où il a été déclaré responsable, ceci pour éviter les malis et les surprimes.

Les propos figurant dans ce mémoire constituent notre part de réflexion, notre modeste contribution à la réflexion sur les problèmes de l'assurance automobile dont l'assainissement de la gestion pourrait permettre à l'assurance de jouer encore plus efficacement dans notre pays qui détient la plus grosse part de marché de la CICA, son rôle de collecteur de devises et d'investisseur institutionnel. Nous espérons que des mesures prises dans le sens de nos propositions nous permettront à l'avenir d'éprouver la satisfaction d'avoir fait oeuvre utile.

BIBLIOGRAPHIE

1- Documents de l'Office de Sécurité Routière :

- Revues "sécurité routière"
 - n°1 juillet 1980
 - n°6 janvier 1983
 - n°3 juillet 1981
 - n°4 janvier 1982
 - n°5 JUILLET 1982
 - n°7 juillet 1983
- Notes sur les accidents de la route
 - note 1976
 - " 1977
 - " 1979

2- Documents de la direction centrale des transports terrestres :

- Documents sur le réseau routier Ivoirien
- " " la sécurité routière
- " " Le contrôle technique automobile

3- Bibliothèque de L'I.I.A.

- Revue de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (l'assurance française en 1982)
- Rapport du ministre de l'économie et des finances au Président de la république sur les activités des organismes d'assurances et de capitalisation en France.

Années : 1977-1978-1979-1980-1981.

- Revue périodique de la F.A.N.A.F. édition 1984.