

An
002

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

406-714

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984

PROBLEMES POSES PAR L'USAGE NON CONFORME
DES VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR

Mémoire 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. Cambane SAMBOU

Juin 1984
B.P. 1575 – Yaoundé

Sous la direction de
M. MEVOA ANGONI Ernest
Assureur & Conseil
BP 4236 NLONGKAK - YAOUNDE
Rép. du Cameroun

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDÉ

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984

**PROBLEMES POSES PAR L'USAGE NON CONFORME
DES VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR**

**Mémoire 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. Cambane SAMBOU

**Juin 1984
B.P. 1575 – Yaoundé**

**Sous la direction de
M. MEVOA ANGONI Ernest
Assureur & Conseil
BP 4236 NLONGKAK - YAOUNDE
Rép. du Cameroun**

A ma chère famille qui a su faire preuve
de patience tout en m'apportant de façon
constante son soutien moral.

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

Je remercie MM. NDIIOUGA KANDJI, DEMEUSE et KEBE du Sénégal de m'avoir encouragé à aborder les problèmes posés par V T M, et fourni une partie de la documentation de base.

Je remercie sincèrement M. ALAKA des Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun pour ses encouragements et son aide très appréciée.

Mes remerciements vont également à Mlle NGO KODY, Mme TOMBE, M. NJOYA employés à l'I.I.A., à M. BATHILY M. R. Directeur-Adjoint et Directeur des Etudes de l'I.I.A. qui ont permis la réalisation matérielle de ce document.

Une mention spéciale est réservée à mon maître, M. MEVOA ANGONI Ernest, Assureur et Conseil à YAOUNDE qui, malgré ses nombreuses et lourdes tâches n'a ménagé aucun effort afin de m'aider à mener à bien ce travail.

a) Conséquences quant à l'indemnisation des victimes	20
b) Conséquences à l'égard de l'assuré	20
B/ - CONSEQUENCES A L'EGARD DE L'ASSUREUR	21
a) Sur le plan psychologique	21
1) Esprit hostile à l'assurance en général ...	21
2) Méconnaissance de la nécessité de l'assu- rance automobile	21 - 22
b) Sur le plan du déséquilibre financier de l'opération d'assurance	22
1) Principe de la mutualité fondement de l'assu- rance	22
11) Enoncé du principe	22
12) Conditions requises par la mutualité	23
2) L'usage, élément déterminant du risque auto- mobile	23
21) Place de l'usage dans la structure du tarif automobile et ses paramètres, l'exemple du Sénégal	23 - 25
22) Conséquences financières du dépassement d'usage	25 - 26
CONCLUSION	27 - 28
Annexe I. : Formulaire de proposition d'assu- rance	29
Annexe II. : Tarif automobile du Sénégal	30 - 36
BIBLIOGRAPHIE	37 - 38

A B R E V I A T I O N S
=====

- C.I.C.A. : Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances.
- P T A C : Poids total autorisé à charge.
- C O C C : Code des obligations Civiles et Commerciales.
- T P V : Transport public de Voyageurs.
- R C : Responsabilité Civile
- C V : Cheval Vapeur (puissance fiscale).
- R P P : Règle Proportionnelle de Prime.
- T P M : Transport Public de Marchandises.

INTRODUCTION

La branche automobile a, depuis longtemps, occupé et continue d'occuper une place prépondérante dans la plupart des marchés africains d'assurance. Dans les pays de la C.I.C.A., l'encaissement des primes automobile oscille autour de 50 % du montant total des primes émises dans chaque marché ; au Sénégal il était de 48,36 % en 1961, 54,12 % en 1963, 50,09 % en 1978, 49,94 % en 1979 et 52,98 % en 1980 (1) ; au Cameroun il est passé entre 1975 et 1982, de 46 % à 38 %, tout en atteignant 70 % dans certaines sociétés (2).

Mais si dans certains pays comme le Cameroun le rapport de sinistres plus chargement aux primes acquises à l'exercice (S/P) n'est pas très mauvais (85 % en 1977 et en 1978, 83 % en 1979, 107 % en 1980, 82 % en 1981, et 72 % en 1982), (3), par contre dans d'autres pays la branche auto est déficitaire. Au Sénégal, le rapport sinistres plus chargement aux primes acquises est demeuré supérieur à 100 %, de 1973 à 1980 : 139,98 % en 1973, 123,07 % en 1974, 134,45 % en 1975, 140 % en 1976, 129,60 % en 1977, 127,49 % en 1978, 118,47 % en 1979, 114,23 % en 1980 (4).

Pour toutes ces raisons, la branche auto reste très préoccupante. Cela est souligné par Monsieur HABIB MAKAR de la CNUCED, dans les termes suivants : "LA SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EST GRAVE ET ELLE SUSCITE BEAUCOUP D'INQUIETUDE

.../...

-
- (1) Source : compte rendu des opérations d'assurance effectuées en 1980, par le Comité des sociétés d'assurance du Sénégal.
 - (2) Source : Note technique du Ministère des Finances du Cameroun.
 - (3) Source : Note technique du Ministère des Finances du Cameroun.
 - (4) Source : Compte rendu des opérations d'assurance effectuées en 1980, Comité des sociétés d'assurance au Sénégal.

ET D'APPREHENSION PARMI TOUS CEUX QUI SONT CONCERNES PAR CETTE CATEGORIE D'ASSURANCE : ASSUREURS, ASSURES, AUTORITES DE CONTROLE, VICTIMES DES ACCIDENTS, TRANSPORTEURS, INSTANCES POLICIERES ET JUDICIAIRES, etc..." (1).

Certains ont abordé le problème sous des aspects divers : indemnisation, insuffisance des tarifs, forte sinistralité et ses causes, etc... Pour notre part, nous avons choisi de l'aborder sous l'angle de l'usage non conforme des V T M.

Un cadre utilise son véhicule pour se rendre à son travail. Il fait de ce véhicule un certain usage. Cet usage n'est pas le même que celui d'un véhicule-taxi qui passe le clair de son temps à circuler et à transporter toute personne qui accepte de payer un prix.

Nous entendons par Usage non conforme des véhicules terrestres à moteur une utilisation effective des véhicules différente de celle qui a été déclarée à l'assureur.

Dans ces conditions si un sinistre survient, la réaction de l'assureur va être naturellement de dire que sa garantie n'est pas acquise. Cependant la solution n'est pas aussi simple qu'elle puisse paraître. Elle n'est pas simple pour deux séries de raisons

La première est que le législateur a fait peser sur l'assuré une obligation de déclaration du risque, assortie de sanctions dont l'application n'est pas toujours facile.

La deuxième est que le défaut de garantie de l'assureur emporte de lourdes conséquences aussi bien pour les assurés que pour les victimes quant à leur indemnisation ; s'y ajoute le comportement frauduleux de certains assurés. Tout cela explique la véhémence avec laquelle assurés et victimes cherchent à arracher la garantie de l'assureur. Ce qui crée des problèmes d'ordre juridique importants.

.../...

(1) Colloque de Lomé (TOGO), du 15 au 20 Octobre 1979 (voir bibliographie.).

Et lorsque les déclarations de l'assuré auront conduit l'assureur à percevoir une prime inférieure à celle normalement due, il est évident que cet assureur aura enregistré un manque à gagner qui rompt complètement l'équilibre de l'opération d'assurance.

Tels sont les deux types de problèmes (problèmes d'ordre juridique et problèmes d'ordre financier) que nous nous proposons d'examiner maintenant.

II) REMIERE II) ARTIE

/ PROBLEMES D'ORDRE JURIDIQUE /

Il convient de préciser la notion d'usage, élément déterminant du risque automobile (A), avant d'examiner les difficultés d'application des sanctions de l'obligation de déclaration du risque qui pèse sur l'assuré (B).

A) - NOTION D'USAGE

Le terme usage que chacun connaît a un sens spécifique en assurance automobile.

a) L'USAGE EN GENERAL

Toute personne acquiert un bien et l'utilise en vue de la satisfaction d'un besoin. La manière d'utiliser le bien c'est l'usage.

Il y a plusieurs sortes d'usages :

- On peut habiter sa maison ou la mettre en location ;
- On peut exercer une activité commerciale ou industrielle dans un bâtiment.
- Les aliments sont consommés, certains crus d'autres après cuisson.
- Un véhicule, on le sait sert au transport. Mais le transport n'est pas toujours identique. En principe, le constructeur automobile conçoit le véhicule en fonction du type de transport auquel il est destiné. De ce point de vue les véhicules sont classés en catégories ; nous en retiendrons quatre :

.../...

+ Véhicules de tourisme (carrosserie entièrement fermée) ; ils sont destinés au transport d'un nombre limité de passagers. Ils peuvent aussi transporter des marchandises mais en quantité et volume limités. On y trouve, par exemple, les types berline, Cabriolet, Break.

+ Véhicules utilisés pour le transport de marchandises ; ils peuvent transporter des charges importantes. Il s'agit des camions et camionnettes.

+ Véhicules de transport de personnes (autobus, autocar) ; ce sont en général les véhicules qui peuvent transporter plus de 6 personnes.

+ Véhicules légers (véhicules à 2 roues ou 3 roues) ; il s'agit des motos, vélos moteur, mobylettes, etc...

L'assureur prend en considération bien entendu, cette catégorisation. Mais il va plus loin, pour tenir compte fondamentalement du transport effectif, de l'usage réel dont un véhicule est l'objet.

b) L'USAGE DU VEHICULE SELON L'ASSUREUR.

Un véhicule de tourisme peut être utilisé au transport de personnes à titre onéreux. C'est le cas des taxis de ville ; c'est le cas aussi des véhicules dits taxis-bagages au Sénégal. Certains taxis-bagages du même type de carrosserie font du transport de marchandises à titre onéreux.

Des véhicules originellement destinés au transport de marchandises peuvent se voir affecter à divers types d'usage :

- transport de marchandises appartenant à l'assuré ;
- transport public de marchandises : ici aussi on rencontre des véhicules dits taxis-bagages ; ce sont en fait des camionnettes qui effectuent du transport public de marchandises ;

.../...

- transport de personnes, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux, généralement après aménagement, mais parfois sans aménagement préalable.

Les véhicules dits légers peuvent, eux aussi, être utilisés pour les déplacements d'affaires et promenade ou pour une activité commerciale.

Il y a encore d'autres types de véhicules terrestres à moteur (remorques, semi-remorques, certains engins de chantier) faisant eux aussi l'objet d'autres usages. C'est pourquoi l'éventail des usages est assez grand, ainsi que le montrent les exemples ci-dessous d'usages pris en considération au Sénégal et au Cameroun.

SENEGAL

CAMEROUN

- Usage 1. : Véhicules utilisés pour l'exercice d'une profession ou pour la promenade (catég. 1 : tourisme).	!	- Usage 1. : Promenade d'agrément et/ou de déplacement dans le cadre du service.
- Usage 2. : Véhicules utilisés pour le transport de produits ou de marchandises appartenant à l'assuré (véhicules de commerce, catégorie 2).	!	- Usage 2. : Véhicule de moins de 3,5 t de P T A C : transport ou livraison de produits ou marchandises entrant dans le cadre de l'activité professionnelle de l'assuré et lui appartenant en propre.
- Usage 3. : Véhicules utilisés à des transports à titre onéreux de produits ou marchandises appartenant à des tiers (cat. 3).	!	- Usage 3. : Véhicules à titre onéreux de marchandises appartenant à des tiers (véhicules quelle que soit la carrosserie).
- Usage 4. : Véhicules utilisés pour le transport de personnes à titre onéreux (cat. 4) :	!	- Usage 4. : Transport payant de voyageurs :
+ 4 A : véhicules ayant 8 places passagers au plus.	!	+ 4 a : véhicules aménagés pour le transport de voyageurs ne comportant pas plus de 5 places assises avec le conducteur.
+ 4 B : véhicules ayant 9 places passagers et plus.	!	+ 4 bis : véhicules de plus de 5 places aménagés pour le transport de voyageurs à titre payant.

.../...

- Usage 5. : Véhicules motorisés à 2 ou 3 roues :
 - + usage promenade
 - + transport marchandises appartenant à l'assuré
 - + usage commercial.
- Usage 6. : Véhicules confiés aux garagistes - réparateurs pour vente, réparations, essais, mise au point.
- Usage 7. : véhicules auto-école
- Usage 8. : véhicules destinés à la location sans chauffeur.
- Usage 9. : Engins de chantier.
- ! + usage 4/ter : transport privé gratuit du personnel ou d'enfants allant à l'école.
- ! - Usage 5. : véhicules à 2 ou 3 roues utilisés pour déplacements d'affaires et promenades.
- ! - Usage 6. : W.G. : véhicules utilisés par les concessionnaires ou confiés aux garagistes, réparateurs pour vente, démonstrations, réparations, essais.
- ! - Usage 7. : Auto-école
- ! - Usage 8. : Location avec ou sans chauffeur.
- ! - Usage 9. : Engins mobiles de chantier.
- ! - Usage 10/A : véhicules spéciaux : ambulances, fourgons funéraires.
- ! - Usage 10/B : véhicules affectés à l'enlèvement des ordures et nettoyage de la voie publique.
- ! - Usage 10/C. : Bitumeuses, goudroneuses, épanduses.

Source :-textes officiels :

Sénégal : Tarif officiel, objet de la lettre MFAE n° 01611 du 29/03/1983

Cameroun : Arrêté n° 44 du 02 Septembre 1982.

- polices d'assurance automobile de chacun des deux pays.

A chaque usage correspond un tarif. Ce qui reflète l'importance de la déclaration de l'usage par l'assuré et justifie les sanctions dont celui-ci est passible.

.../...

B) L'OBLIGATION DE DECLARATION DU RISQUE ET LES
SANCTIONS LIEES A CETTE OBLIGATION.

Il convient de préciser les règles de la déclaration du risque (a), pour bien comprendre les sanctions et les difficultés de leur application (b),

a) L'OBLIGATION DE DECLARATION DU RISQUE

D'après les professeurs PICARD et BESSON (1) "LE RISQUE, ON LE SAIT, EST L'ELEMENT ESSENTIEL DE L'ASSURANCE, CE POURQUOI L'ASSURANCE EXISTE. IL PRESENTE DONC UNE IMPORTANCE PRIMORDIALE DANS LE CONTRAT PASSE ENTRE LES DEUX PARTIES. L'ASSUREUR NE S'ENGAGE QU'EN FONCTION D'UN RISQUE DETERMINE ET C'EST EN FONCTION DU RISQUE QU'IL FIXE LA PRIME DUE PAR L'ASSURE. IL IMPORTE DONC GRANDEMENT QUE, DANS LE CONTRAT D'ASSURANCE, LE RISQUE PRIS EN CHARGE PAR L'ASSUREUR SOIT NETTEMENT DELIMITE, LA GARANTIE BIEN CIRCONSCRITE. AINSI SERONT PRECISES L'OBLIGATION DE L'ASSUREUR ET, CORRELATIVEMENT, LES DROITS DE L'ASSURE QUI SE MODELENT EXACTEMENT SUR LE RISQUE COUVERT".

Mais comment délimiter le risque ? Comment renseigner l'assureur de manière à ce qu'il s'engage en connaissance de cause ? En règle générale, le contrat d'assurance obéit au principe de l'autonomie de la volonté. Cela veut dire que les parties sont libres de fixer, de délimiter le risque couvert. Cependant, par souci de protection des assureurs, des assurés et de la société toute entière, le législateur est intervenu pour apporter des restrictions importantes au principe de l'autonomie de la volonté des contractants. Entre autres mesures, il a fait obligation à l'assuré de déclarer le risque à l'assureur, tant à la souscription "1" qu'en cours de contrat "2".

.../...

(1) Leur ouvrage "les ASSURANCES TERRESTRES, Tome premier, le contrat d'assurance, 4è édition 1975", page 110.

1°) La déclaration à la Souscription :

A la souscription du contrat, l'obligation de déclaration du risque est posée par les articles 15 de la loi du 13 Juillet 1930 sur le contrat d'assurance, et 685 du C O C C pour le Sénégal. Ces deux articles dont le contenu est identique, disposent notamment que "L'ASSURE EST OBLIGE DE DECLARER EXACTEMENT, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge". Comment, en pratique, la déclaration s'effectue-t-elle en assurance automobile ? L'assuré est-t-il laissé à lui même ou est-il guidé ? Les procédés varient suivant les pays et même suivant les compagnies d'assurance.

Dans certains pays comme la France, l'assuré remplit un questionnaire qui lui est remis par l'assureur.

Au Cameroun comme au Sénégal, les renseignements sont fournis par l'assuré qui remet à l'assureur certains documents :

- la carte grise : elle permet de vérifier l'existence de l'objet de l'assurance, la qualité du souscripteur, la marque du véhicule, la puissance fiscale, l'année de 1ère mise en circulation, le numéro ^Fminéralogique, , le numéro de série, le nombre de places ;

- Soit la plus récente quittance de prime, soit le dernier avis d'échéance, soit le certificat de situation, pour un véhicule ancien, un tel document devant contenir des renseignements permettant l'application du bonus ou du malus (cela concerne le Sénégal) ;

- la proposition d'assurance : celle-ci est un formulaire rempli par l'assuré, ou le représentant de l'assureur par interview de l'assuré. C'est à ce niveau que l'usage du véhicule est précisé.

.../...

L'obligation de l'assuré ne se limite pas cependant au questionnaire, à la proposition d'assurance ou à l'interview. L'assuré demeure tenu de déclarer toute autre circonstance connue de lui non soulevée par l'assureur. Telle est l'obligation de déclaration à la souscription du contrat qui pèse sur l'assuré.

2°) LA DECLARATION EN COURS DE CONTRAT :

En cours de contrat, l'assuré est également tenu de déclarer toutes les aggravations du risque (art. 15 et 17 de la loi du 13/07/1930 ; art. 685 et 687 du C O C C pour le Sénégal). Les articles 15 (loi de 1930) et 685 (C O C C) disposent que "L'ASSURE EST OBLIGE DE DECLARER A L'ASSUREUR LES CIRCONSTANCES SPECIFIEES DANS LA POLICE QUI ONT POUR CONSEQUENCE D'AGGRAVER LES RISQUES". Les articles 17 de la loi du 13/07/1930 et 687 du COCC définissent d'abord l'aggravation de risque : "IL Y A AGGRAVATION DES RISQUES LORSQUE L'ASSUREUR N'AURAIT ~~PAS~~ CONTRACTE OU NE L'AURAIT FAIT QUE MOYENNANT UNE PRIME PLUS ELEVEE SI LE NOUVEL ETAT DES CHOSES AVAIT EXISTE LORS DE LA CONCLUSION DU CONTRAT". Ils fixent ensuite les modalités de déclaration : "QUAND, PAR SON FAIT, L'ASSURE AGGRAVE LES RISQUES, AUTREMENT DIT, QUAND L'AGGRAVATION DES RISQUES EST LE FAIT DE L'ASSURE, CELUI-CI DOIT EN FAIRE PREALABLEMENT LA DECLARATION A L'ASSUREUR PAR LETTRE RECOMMANDEE".

"QUAND LES RISQUE SONT AGGRAVES SANS LE FAIT DE L'ASSURE, CELUI-CI DOIT EN FAIRE LA DECLARATION PAR LETTRE RECOMMANDEE, DANS UN DELAI MAXIMUM DE HUIT JOURS A PARTIR DU MOMENT OU IL A EU CONNAISSANCE DU FAIT DE L'AGGRAVATION".

Ici également l'assuré n'est pas abandonné à son propre sort. C'est la loi elle même qui précise que l'assuré n'est tenu de déclarer que les circonstances spécifiées dans la police. Donc son attention est encore appelée sur les circonstances aggravantes qu'il doit déclarer. Par conséquent nous estimons que l'assuré ne peut ignorer le changement d'usage de son véhicule que dans de rares cas, tel que celui de conduite autorisée. Nous entendons par

.../...

- Première hypothèse :

L'assureur peut résilier lorsqu'il estime que l'aggravation lui interdit techniquement de continuer à couvrir le risque. En matière d'usage de véhicule, cette éventualité sera rare. Le cas se présenterait cependant si, par exemple, l'assuré déclare utiliser le véhicule pour transporter des marchandises de contrebande. Ce qui n'est qu'une hypothèse d'école.

- Deuxième hypothèse :

L'assureur consent à poursuivre le contrat, mais moyennant surprime. Par exemple l'assuré avait assuré son véhicule au tarif tourisme ; ensuite il décide de faire de ce véhicule un taxi de ville (tarif 4A T P V). La surprime sera égale à la différence entre la prime qu'il aurait payée sur la base du tarif 4.A et celle qu'il a déjà payée sur la base du tarif 1. Et cette prime sera calculée au prorata temporis. Soit un contrat annuel, conclu au Sénégal pour couvrir en responsabilité civile (R.C.), un véhicule à essence de puissance 5 CV. Ce contrat a couru 4 mois. La solution est la suivante : Au tarif 4 A, la prime annuelle est par exemple de 83.804.

La prime payée sur la base du tarif 1 est de 37.651.

La différence entre les deux primes = 46.153.

La surprime qui sera demandée à l'assuré est de :

$$\frac{46.153 \times 8}{12} = 30.769.$$

Si l'assuré refuse de payer la surprime, l'assureur peut résilier le contrat. Ces deux possibilités de résiliation recon- nues à l'assureur ne sont, en réalité, pas des sanctions à propre- ment parler. Les vraies sanctions s'appliquent à l'inexécution de l'obligation de déclaration.

.../...

2°) LES SANCTIONS EN CAS D'INEXECUTION DE L'OBLI-
GATION DE DECLARATION.

L'inexécution de l'obligation de déclaration signifie soit que la déclaration initiale a été inexacte, soit que l'aggravation du risque n'a pas été déclarée ou a été déclarée, mais de façon inexacte. A ce propos il faut faire une première distinction entre l'assuré de bonne foi et l'assuré de mauvaise foi. Une seconde distinction doit également être faite entre l'irrégularité découverte avant sinistre et l'irrégularité découverte à l'occasion d'un sinistre.

21. - Irrégularité découverte avant sinistre ou à l'occasion d'un sinistre et assuré de bonne foi :

La bonne foi de l'assuré est présumée, mais c'est une présomption simple.

Elle est prévue par les articles 22 de la loi de 1930, 692 du C O C C.

Ces articles reconnaissent à l'assureur deux facultés de résiliation du contrat avant sinistre :

- après le refus par l'assuré de verser une surprime que lui aura réclamée l'assureur en vue de maintenir le contrat,
- immédiatement après la découverte de l'irrégularité, la résiliation prenant effet dix jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée.

Le problème, ici, est que la chance est très mince pour que l'assureur prenne connaissance des irrégularités.

De sorte que ces irrégularités ne seront le plus souvent découvertes qu'à l'occasion d'un sinistre. Et dans ce cas la sanction est la règle proportionnelle de prime (que nous désignerons désormais par R P P). Elle signifie que l'indemnité due par l'assureur est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues si les ris-

ques avaient été complètement et exactement déclarés.

La difficulté à ce propos est l'inefficacité de la sanction en raison de l'insolvabilité fréquente des assurés. Cette difficulté est particulièrement rencontrée dans les pays où la RPP est inopposable aux victimes, comme le Sénégal (art. 12 du décret n° 74-65 du 26/8/1974). C'est lorsque l'assureur voudra exercer sur l'assuré l'action récursoire après avoir indemnisé la victime.

L'insolvabilité est illustrée par le jugement du Tribunal de Grande Instance de MFOUNDI et de la MEFOU, YAOUNDE-CAMEROUN 12/5/1979 : Le responsable d'un accident automobile est condamné à payer 2.074.220 F/CFA. Son assureur ayant refusé de le garantir, le produit de la vente aux enchères publiques de ses biens n'a même pas couvert la moitié des sommes exigées.

Parfois l'assureur préférera invoquer le nullité du contrat. Il doit alors rapporter la preuve de la mauvaise foi de l'assuré.

22. Irrégularité découverte avant sinistre ou à l'occasion d'un sinistre et assuré de mauvaise foi :

La sanction c'est la nullité prévue par les articles 21 de la loi de 1930, 691 du COCC. Il s'agit d'une extinction du contrat non seulement pour l'avenir, mais aussi une extinction rétroactive.

Son caractère sanctionnateur à l'encontre de l'assuré se traduit par le fait que celui-ci ne peut pas obtenir la restitution des primes déjà payées et demeure tenu des primes non encore payées venues à échéance avant l'annulation.

En revanche, la garantie de l'assureur disparaît rétroactivement.

Toutefois dans le cas d'aggravation de risque, la sanction ne rétroagit qu'à partir du moment où l'assuré a commis l'infraction
S O C 3/1/1974, J C P 1974, IV. 51.

La nullité est opposable à tous : assuré, bénéficiaires, victimes, ayants-droit.

Mesure sévère pour l'assuré, la nullité paraît alléchante pour l'assureur. Pourtant elle se révèle un casse tête en raison des difficultés de sa mise en oeuvre.

En effet l'application de la sanction n'est pas automatique. Elle doit être demandée au Tribunal par l'assureur avec tout ce que cela entraîne comme frais et volume de travail.

La nullité prononcée, l'assureur peut vouloir répéter les sommes indument payées. Il risque alors de se heurter à l'insolvabilité de l'assuré, déjà évoquée.

Mais la plus grande difficulté réside dans l'établissement de la mauvaise foi de l'assuré.

Prouver la mauvaise foi c'est, en effet établir que l'assuré a eu l'intention de tromper l'assureur pour l'amener à contracter à des conditions désavantageuses

Mais en raison de la gravité des conséquences d'une nullité, les juges ne l'admettent pas facilement.

C'est le cas en France :

- Cour de Paris, 4/10/1976 (James LANDEL, page 30)

"Cet article, en raison de la gravité des conséquences que son application peut entraîner pour l'assuré doit être interprété d'une manière restrictive".

Nous retrouvons la même tendance au Sénégal.

- Cour d'appel de Dakar, 22/7/1983

Un véhicule assuré à l'usage 2 cause un accident, avec une victime parmi les passagers.

"LA GARANTIE DE L'ASSUREUR EST ACQUISE". Cette décision est fondée sur la clause particulière n° 6 relative aux passagers clandestins (police automobile au Sénégal). Cette clause permet de couvrir,

.../...

en ce qui concerne les véhicules à usage 2 ou 3, les accidents corporels survenus aux personnes transportées clandestinement.

Mais il nous semble que cette clause suppose que le véhicule assuré à l'usage 3 ou 2 ait été utilisé pour le type de transport garanti et qu'à cette occasion le conducteur ait pris des passagers clandestins. Or dans le cas d'espèce le problème de fond est que le véhicule assuré à l'usage 2 a été affecté au transport public de marchandise (usage 3). C'est donc le problème de l'aggravation de risque non déclarée à l'assureur que le juge aurait dû retenir. Ce qui aurait conduit, sinon à la nullité du contrat, du moins à la réduction proportionnelle d'indemnité.

- C A DAKAR, 28/5/1982.

"LA MAUVAISE FOI N'EST PAS PROUVEE. EN EFFET LE CONTRAT D'ASSURANCE EST SOUSCRIT LE 2/1/1980 ALORS QUE LE 6 FEVRIER IL EFFECTUAIT DU TRANSPORT DE PERSONNES A TITRE ONEREUX. OR LA DATE A LAQUELLE IL A COMMENCE CE TRANSPORT EST INCONNUE".

Le juge manifeste ainsi sa volonté de considérer qu'il ne peut y avoir de mauvaise foi que si le véhicule est utilisé de façon constante et habituelle pour un usage non stipulé dans le contrat. C'est dans ce sens qu'a été rendu en France l'arrêt cass. 1ère civ. 24/1/1973 (Bull. cass. n° 33).

Cette conception est véritablement étroite et réduit considérablement les chances de l'assureur. Car il lui sera extrêmement difficile de prouver la constance dans le dépassement de l'usage.

- C A DAKAR, 26/2/1982.

Un véhicule assuré à l'usage 2 cause un accident alors qu'il était utilisé comme taxi-bagage (usage 3 ou 4).

Décision du tribunal de 1ère instance de Thès 10/2/1982 :
"L'ASSUREUR N'EST PAS TENU A GARANTIR".

.../...

Juge d'appel :

"LA COMPAGNIE GARANTIT L'ASSURE, CELUI-CI AYANT SOUTENU SANS ETRE CONTREDIT QUE SA CAMIONNETTE ETAIT ASSUREE POUR LE TRANSPORT DE BAGAGES". On peut se demander pourquoi le juge s'est-il contenté de la déclaration de l'assuré alors que la police souscrite existe.

Ces différentes décisions dénotent la réticence du juge à prononcer la nullité. Il ne l'admettra que dans les cas où la mauvaise foi de l'assuré est notoire, comme l'arrêt suivant :

- C A DAKAR, 15/2/1980 :

Un véhicule est assuré pour le transport de marchandises. Le propriétaire obtient une autorisation administrative de transporter des personnes. Il cause un accident.

Décision du juge.

"IL Y A OMISSION DE DECLARATION D'AGGRAVATION DE RISQUE DE MAUVAISE FOI. LA MAUVAISE FOI RESULTE DU FAIT QU'ETANT DONNE QUE LE TRANSPORTEUR A PENSE DEMANDER UNE AUTORISATION ADMINISTRATIVE DE TRANSPORTER DES PERSONNES, IL AURAIT DU PENSER A SE METTRE EN REGLE VIS-A-VIS DE SON ASSUREUR".

L'incertitude des moyens de la nullité et de la R P P amène souvent l'assureur à se contenter d'invoquer la non assurance, effet soit d'une exclusion de risque, soit d'un nouveau risque. Ce sont là des notions voisines qu'il convient de distinguer.

3°) DISTINCTION ENTRE AGGRAVATION DE RISQUE ET NOTIONS VOISINES : AUGMENTATION DE RISQUE, EXCLUSION DE RISQUE ET NOUVEAU RISQUE.

La notion de nouveau risque paraît plus subtile que l'augmentation et l'exclusion de risque.

.../...

31. - Augmentation et exclusion de risque.

La distinction est nettement faite par les professeurs PICARD et BESSON, pages 137 à 139 de leur ouvrage.

"IL Y A SIMPLE AUGMENTATION DE RISQUE LORSQUE SEULE EST ACCRUE LA VALEUR DE L'INTERET ASSURE...". Dans ce cas l'assuré subit la règle proportionnelle de capitaux. En matière de garanties dommages au véhicule, c'est l'hypothèse de la sous-évaluation du véhicule.

"PAR L'EXCLUSION DE RISQUE, L'ASSUREUR MANIFESTE EXPLICITEMENT SA VOLONTE DE NE JAMAIS COUVRIR LE RISQUE EXCLU. IL Y A NON GARANTIE POUR LE SINISTRE SURVENU, MAIS LE CONTRAT N'EST PAS AFFECTE NI DANS SON PASSE, NI DANS L'AVENIR".

Les avantages pour l'assureur d'invoquer l'exclusion de garantie sont certains : - Sa tâche est généralement facile s'il dispose d'un procès-verbal de constat qui précise les conditions de transport au moment de l'accident ;
- la non assurance qui ^{en} résulte est opposable à tous (victimes, ayants-droit, assuré).

Mais l'exclusion a aussi des limites : - Elle peut être inefficace dans certains cas tels que les dommages causés à des personnes non transportées par le véhicule incriminé et à leurs biens.

Dans de tels cas, il faut soulever les moyens des articles 21 et 22, ou alors, si c'est le cas, le défaut de permis de conduire.

- l'autre limite est que l'exclusion n'affecte le contrat ni dans son passé, ni dans l'avenir.

Le risque nouveau se rapproche encore plus de l'aggravation de risque.

32. - Risque Nouveau :

La distinction est établie par James LANDEL, p. 22 : "LES FAUSSES DECLARATIONS OU OMISSIONS ONT PORTE NON PLUS SUR L'OBJET DU RISQUE, MAIS SUR L'INSTRUMENT DU RISQUE".

L'instrument du risque, c'est le véhicule lui-même.

Les cas de risque nouveau sont les suivants :

- le remorquage d'un véhicule. (cass. Française, 1ère civ. 19/11/1980)
- L'Adjonction d'une remorque (cass. Française, 1ère civ. 19/3/74).

A ce stade de notre étude, la recommandation que nous faisons à l'assureur qui reçoit une déclaration de sinistre est la suivante :

Outre la vérification de ses liens avec la personne poursuivie (existence d'un contrat en vigueur, absence de suspension de garantie, accident survenu dans la période d'assurance, responsabilité de l'assuré engagée), il doit se demander si c'est bien le risque qu'il a pris en charge qui s'est réalisé.

En ce qui concerne l'usage, il doit se poser les questions suivantes :

- n'y a-t-il pas un cas de risque nouveau ?
- le conducteur a-t-il un permis de conduire en état de validité ?
- les dommages causés ne sont-ils pas exclus ?
- n'y a-t-il pas violation de l'obligation de déclaration du risque ? Si oui il faut soulever l'art. 21 ou 22.

Que l'assureur ait pu se mettre hors de cause ou non, l'usage non conforme entraîne des problèmes d'ordre financier et psychologique.

/)EUXIEME PARTIE

PROBLEMES D'ORDRE FINANCIER ET PSYCHOLOGIQUE

Si l'application des sanctions emporte des conséquences graves à l'égard des victimes et de l'assuré, l'usage non conforme a aussi des conséquences néfastes à l'égard de l'assureur.

A/ - CONSEQUENCES PECUNIAIRES A L'EGARD DES VICTIMES ET DE L'ASSURE.

Elles concernent l'indemnisation de victimes, et la réparation des dommages par l'assuré responsable :

a) Conséquences quant à l'indemnisation des victimes

Lorsque le juge retient un cas de non assurance ou de nullité, la victime est menacée de voir ses préjudices irréparés. Lorsqu'il décide d'appliquer la RPP, la victime est menacée d'une réparation partielle.

La menace est encore plus imminente dans les pays comme le Sénégal où il n'existe pas de fonds de Garantie Automobile que dans d'autres, comme le Cameroun, où ce Fonds existe.

b) Conséquences à l'égard de l'assuré.

L'assuré solvable ou partiellement solvable sanctionné répare de ses propres deniers, les dommages qu'il a causés, alors qu'il a déjà payé sa prime d'assurance. Ce qui peut entraîner l'amointrissement, voire l'anéantissement de son patrimoine.

Au Cameroun, d'après l'art. 5 de la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965, l'assuré s'expose aux sanctions prévues par l'art. 8 de cette même loi, à savoir : amende de 1.000.000 F/CFA au maximum ou l'une de ces deux peines seulement.

.../...

B/ - CONSEQUENCES A L'EGARD DE L'ASSUREUR.

L'assureur subit une conséquence sur le plan psychologique. Mais la plus grave est le déséquilibre de l'opération d'assurance qu'entraîne le dépassement d'usage.

a) Sur le plan psychologique

1°) Esprit hostile à l'assurance en Général. :

Plus les cas d'usage non conforme sont nombreux, plus fréquemment l'assureur est amené à rejeter des sinistres ou à agir en justice. Renforcée par les autres causes de litiges, cette situation suscite de la part du public un état psychologique hostile à l'assurance.

Il n'est pas rare en effet, d'entendre dire que l'assureur encaisse l'argent, mais refuse toujours de payer les sinistres. Cette réaction du public est soulignée par d'autres personnes qui se sont intéressées au problème :

- Mlle Z. MAÏGA du Mali, ancienne étudiante de l'I.I.A. dans son rapport de stage, p. 15
- Mlle ENDALE Annette, p. 2 de son mémoire de maîtrise en sciences juridiques.

Dans une lettre d'un assuré au Directeur d'une Mutuelle Camerounaise d'Assurance, nous avons relevé ce qui suit : "CE N'EST PAS PARCE QUE LE MONTANT DE LA CONDAMNATION EST ELEVE QUE VOUS ALLEZ CHERCHER A DECLINER VOTRE RESPONSABILITE PAR DES MOYENS ILLEGAUX". C'est le cas d'un usage non conforme avec un sinistre de 30.700.000 F/CFA.

2°) Méconnaissance de la nécessité de l'assurance automobile :

Cet état d'esprit, susceptible de ternir l'image de marque de l'assureur, n'est pas de nature à favoriser le développement de l'assurance. Déjà en automobile, la plupart des assurés ne s'assurent que pour obtenir l'attestation d'assurance et échapper au contrôle de la police.

.../...

Cela a également été tour à tour affirmé par Mlle Z. MAÏGA (déjà citée), à la page 14 de son rapport ; Mlle ENDALE Annette (déjà citée), à la page 2 de son mémoire, et M. MAÏGA Moussa du Mali (ancien stagiaire de l'I.I.A., à la page 4 de son rapport de stage.

Mais le dépassement d'usage entraîne surtout un déséquilibre de l'opération d'assurance.

b) Sur le plan du déséquilibre de l'opération d'assurance :

L'assurance est fondée sur le principe de la mutualité.

Le jeu de celle-ci est cependant faussé dès lors qu'il y a dépassement d'usage, dans les pays où l'usage constitue un élément déterminant du risque automobile.

1°) Principe de la mutualité, fondement de l'assurance :

Qu'entend-t-on par principe de la mutualité, et quelles sont les conditions de sa réalisation ?

11. - Énoncé du principe

Il ne peut pas y avoir d'assurance à l'état isolé. Ce serait plutôt un pari.

Pour PICARD et BESSON, page 19, "LA MUTUALITE IMPLIQUE NECESSAIREMENT LE GROUPEMENT DE PERSONNES QUI, METTANT EN COMMUN LES RISQUES SUSCEPTIBLES DE LES ATTEINDRE, DECIDENT DE CONTRIBUER TOUTES AU REGLEMENT DES SINISTRES, CE REGLEMENT ETANT OPERE A L'AIDE DES COTISATIONS VERSEES PAR ELLES".

Ces cotisations sont proportionnelles à chaque risque. On sent donc bien qu'un certain nombre de conditions doivent être réunies pour que cette mutualité puisse jouer.

.../...

12. - Conditions requises par la mutualité :

La mutualité doit être statistiquement réalisée, les risques doivent être dispersés et homogènes.

- Réaliser statistiquement la mutualité signifie que la fréquence des sinistres et leur coût moyen doivent être déterminés à l'avance. Et l'observation statistique doit, pour cela, porter sur un grand nombre de risques.

- La notion de dispersion peut varier d'une branche d'assurance à une autre. En assurance automobile l'observation statistique doit être étendue à toute la zone concernée.

- L'homogénéité signifie que :

- + les risques doivent être classés par catégorie ;
- + ils doivent porter sur le même objet,
- + et ils doivent être de même valeur.

C'est ainsi qu'en assurance automobile, les risques sont classés par catégorie de véhicules et suivent les usages; par catégorie, ils sont classés d'après leur coût. Chaque groupe obtenu constitue une mutualité. Pour chaque mutualité une prime R C est fixée et des taux sont déterminés pour les garanties dommages au véhicule. A chaque membre d'une mutualité sera réclamée la prime correspond^{ant} à son risque. C'est ainsi que s'il y a dépassement d'usage, l'assuré oblige l'assureur à garantir un risque supérieur à celui pour lequel il a perçu une certaine prime.

Cela montre l'importance de l'usage dans la tarification automobile dans nos pays.

2°) L'usage, élément déterminant du risque automobile.

Le caractère déterminant de l'usage se manifeste à travers la structure de certains tarifs, et l'analyse des conséquences financières de son dépassement.

.../...

21. - Place de l'usage dans la structure du tarif automobile et ses paramètres, l'exemple du Sénégal.

Il s'agit de montrer cette place à partir du tarif du Sénégal (annexe II).

En examinant ce tarif on s'aperçoit que plusieurs éléments sont, en réalité, pris en considération : carrosserie, puissance fiscale, source d'énergie (essence ou diesel), P T A C pour les T P M, nombre de places pour les T P V.

Mais il reste que les différents tarifs s'identifient à l'usage.

- C'est ainsi que les véhicules de carrosserie tourisme, objet du tarif 1, le sont non pas seulement à cause de la carrosserie, mais aussi et surtout parce qu'ils sont destinés à l'usage 1. Car un véhicule de même carrosserie utilisé pour le commerce sera couvert au tarif 2. Ce même véhicule passe au tarif 4 s'il est utilisé pour le transport de personnes à titre onéreux.

- C'est également le cas de deux véhicules de même carrosserie et de même P T A C : celui qui est utilisé pour le transport public de marchandises paye le tarif 3, tandis que celui utilisé pour le transport de marchandises appartenant au seul assuré paye le tarif 2.

- De même des véhicules ayant la même puissance fiscale et le même type de moteur (essence ou diesel) paient des tarifs différents selon qu'ils sont affectés à tel ou tel usage.

L'importance ainsi attachée à l'usage peut s'expliquer par les paramètres pris en considération. Ces paramètres sont notamment les suivants :

- la distance susceptible d'être parcourue et les zones de parcours (il est évident qu'en T P M, un véhicule parcourra plus de distance qu'en affaires et promenades) ;

.../...

- la présence dans la circulation ;
- le poids à charge (il est prouvé que plus la charge est lourde, moins la maîtrise du véhicule est bonne) ;
- la jurisprudence : elle influence fortement l'intensité du risque par les montants des indemnités.

En particulier les indemnités dues au titre des dommages corporels sont, non seulement assez largement évaluées par les tribunaux, mais encore sont aggravées par le grand nombre d'ayants droit, lié à la structure sociale. S'y ajoute le fait que la garantie R C est accordée à l'illimité. C'est pourquoi le tarif T P V est jugé très cher, et les assurés, parfois pour y échapper commettent des dépassements d'usage.

Le dépassement d'usage est également fréquent au niveau du transport de marchandises : du transport privé de marchandises on passe sans tambour ni trompette à celui du T P M.

Les conséquences financières qui découlent de cette pratique méritent d'être soulignées.

22. - Conséquences financières du dépassement d'usage.

Si l'assureur a, à tout moment, en mains tous les éléments lui permettant de calculer une prime correspondant exactement à la valeur du risque tel qu'ont permis de l'établir les statistiques qui ont été à la base du tarif, il peut normalement y avoir équilibre de l'opération d'assurance.

Par contre si l'usage, sur la base duquel a été calculée la prime est dépassé dans les faits, l'assureur enregistre une perte financière. Il peut enregistrer cette perte sur les sinistres dont il s'est pourtant déchargé ; c'est le cas du Cameroun où il existe le Fonds de Garantie Automobile, les assureurs participant indirectement au règlement de ces sinistres par le biais de leurs

.../...

contributions au financement du Fonds.

Mais l'assureur enrégistre également un manque à gagner tant pour les procès perdus que pour les contrats entachés d'irrégularité, n'ayant cependant pas fait l'objet de litige. Ils n'ont pas fait l'objet de litige parce que, soit, heureusement, un sinistre ne s'est pas réalisé, soit, hélas, malgré l'irrégularité, les sinistres ont été réglés sans contestation.

Tous ces problèmes prouvent que l'usage non conforme ne satisfait personne. C'est pourquoi, au moment où certains avancent le relèvement du tarif comme solution à la crise de la branche automobile, nous préconisons de trouver les moyens d'appliquer correctement déjà tout tarif en vigueur.

C O N C L U S I O N

Nous pensons que la vraie solution de l'usage non conforme c'est son élimination ou sa réduction à sa plus simple expression. Dans ce but des actions conjugués de l'assureur, des magistrats et de l'Etat sont nécessaires.

1) L'ASSUREUR.

L'assureur, ou son représentant, doit organiser la souscription de manière à éviter à l'assuré de bonne foi toute erreur sur la déclaration des conditions d'utilisation du véhicule. Pour ce faire : - la proposition écrite d'assurance doit être systématisée ; le formulaire prévu à cet effet devrait permettre d'explicitier l'usage, afin de tenir compte du niveau intellectuel de certains assurés qui n'est pas toujours suffisant ;
- les assurés doivent être sensibilisés au fait que leurs déclarations ont des conséquences sur la tarification et sur le plan des sanctions.

2) LES INSTANCES JUDICIAIRES

En assurance incendie, l'assureur peut faire une visite du risque. En assurance vie, il y a le questionnaire médical, et parfois la visite médicale. Par contre en assurance automobile, l'assureur n'a pas les mêmes possibilités. Certes à la souscription il peut demander à voir le véhicule ; mais le respect des déclarations qui lui sont faites ne lui sera pas pour autant garanti.

.../...

Les instances judiciaires devront tenir compte du fait que l'assureur est vraiment désarmé sur ce plan pour veiller à le protéger. Ce qu'elles feraient en appliquant les sanctions, notamment la nullité du contrat dès lors que certaines conditions sont réunies :

- le dépassement d'usage a pour effet de modifier la catégorie de tarification du véhicule ;
- la preuve est rapportée que l'usage pris en charge par l'assureur a été bien spécifié dans le contrat.

3) L'ETAT

L'Etat pourrait :

- autoriser les assureurs à mentionner dans les polices qu'ils ne garantissent pas le risque s'il y a dépassement d'usage entraînant une prime plus élevée que celle perçue ;
- instituer une opposabilité de la R P P à la victime et ayants-droit (Sénégal) ;
- ménager les procédures d'octroi des autorisations d'effectuer certains transports en exigeant la fourniture préalable d'une attestation d'assurance correspondant bien à l'usage pour lequel l'autorisation est sollicitée ;
- fusionner les usages 2 et 3 ;
- étendre le contrôle des services de police au respect de l'usage garanti ;
- introduire le problème de l'usage non conforme dans le programme de la prévention routière (cas du Sénégal)./-

MEVOA ASSUR

Assureur & Conseil

PROPOSITION D'ASSURANCE AUTOMOBILE

No d'ordre	
No du Client	
Compagnie	Police No

Pour le compte de

D'ordre de
 NOM
 Prénom
 Profession
 Adresse
 Tél:

NOM :
 Prénom :
 Profession :
 Adresse :
 Téléphone :

Date d'effet :	Date d'expiration :
----------------	---------------------

Genre	Carrosserie	Marque	Type	No de série	Puissance

Energie	Pl. assises	1ère mise en circ.	Valeur neuve	Valeur vénale	Usage

Accessoires Valeur

RISQUES	No d'immatriculation
AR	
D	
F	
Bris de glace	
G1	
G2	
G3	
Ind. Chauffeur	
Immobilisation	
H	
Total	

Prime (cotisation) nette
Accessoires
Taxe d'enregistrement
Fichier central
Droit d'inscription
Prime (cotisation) totale
Commissions
TCA
Net à reverser
Ouverture de dossier
Total
Timbres fiscaux
Net à percevoir

Date de règlement Mode

Antécédents

Affaire suivie par :

Fait à le 19.....

Le Proposant

Le Rédacteur

SENEGAL

VI - T A R I F S

N.B. - Dans le cas de plusieurs opérations de majoration ou de réduction, le calcul de la prime sera obtenu par opérations successives, et non par addition des taux de majoration ou de réduction.

ARTICLE 28 - TARIF MINIMUM APPLICABLE AUX VEHICULES DE
TOURISME (Catégorie 1)

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE ET RECOURS DES
TIERS INCENDIE (50 MILLIONS DE F.CFA)

<u>Force fiscale C.V.</u>	<u>Prime sans remorque</u>
2	31 334
3 - 6	37 651
7 - 10	42 565
11 - 14	54 731
15 - 23	72 047
24 et plus	86 736

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime :
30 000 (cf. article 19)

Prime : 9,20 % de la valeur à neuf
Remorques : 6,15 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Franchise obligatoire, sans réduction de prime :
30 000

Prime : 0,56 % de la valeur assurée, Minimum 1 400
Remorques : 0,28 % de la valeur assurée

4/ INCENDIE

Prime : 1 % de la valeur, minimum 2 000
Remorques : 1 % de la valeur assurée

1963/Edition 1970

jour : 1.4.83

MFAE n° 01611 du 29.03.83.

SENEGAL

ARTICLE 29 - TARIF MINIMUM APPLICABLE AUX VEHICULES DE COMMERCE

(Catégorie 2)

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE

RECOURS DES TIERS INCENDIE		50 000 000	50 000 000	ILLIMITE
Force fiscale C.V.		: Véhicules utilitaires à carrosserie (exemple Break..)		: Véhicules utilitaires autres carrosserie
Essence	Diesel		Jusqu'à 3 T 500	au-delà de 3 T 500
2	-	47 465	73 966	76 078
3 - 6	2 - 4	56 370	84 207	86 317
7 - 10	5 - 7	65 812	106 567	108 679
11 - 14	8 - 10	94 953	140 071	142 181
15 - 23	11 - 16	122 474	171 719	173 831
24 et plus	17 et plus	145 409	198 092	200 204

2/ TIERCEFranchise obligatoire, sans réduction de prime (cf. article 19 1° et

a) véhicule d'une Force fiscale inférieure à 9 CV : 30 000

b) véhicule d'une Force fiscale de 9 CV et plus :

10 % du montant des réparations

Minimum : 30 000

Maximum : 60 000

Prime : 18,50 % de la valeur à neuf

Remorques : 12,30 % de la valeur à neuf

3/ VOLFranchise obligatoire, sans réduction de prime : 30 000Prime : 0,28 % de la valeur assurée, Minimum : 700

Remorques : 0,28 % de la valeur assurée

4/ INCENDIEPrime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum : 3 750

Remorques : 1,50 % de la valeur assurée

1963/Edition 1970

jour : 1.4.83

MFAE n° 01611 du 29.03.83.

SENEGAL

ARTICLE 31 - TARIF MINIMUM APPLICABLE AUX VEHICULES UTILISES POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES A TITRE ONEREUX (Catégorie 4)

A.- Véhicules ayant au plus 8 places-passagers : Taxis, voitures de grande remise, voitures de location avec chauffeur.

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE PLUS RECOURS DES TIERS INCENDIE ILLIMITE.

Force fiscale C.V.		Prime de base	Surprimes places passagers
Essence	Diesel		
2	-	70.613	Pour 3 places 23.536
3 - 6	2 - 4	83.804	pour 4 places 23.844
7 - 10	5 - 7	97.989	pour 5 places 41.065
11 - 14	8 - 10	139.800	pour 6 places 81.720
15 - 23	11 - 16	186.758	pour 7 places 82.127
24 et plus	17 et plus	218.198	pour 8 places 109502 jusqu'à 14 CV) pour 8 places 149320 (au delà de 14 CV)

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime (cf art. 19,2°A)
10 % du montant des réparations, **Minimum** : 30.000
Maximum : 60.000

Prime : 20 % de la valeur à neuf
Remorques : 13 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Prime : 0,42 % de la valeur assurée, minimum : 1.500
Remorques : 0,28 % de la valeur assurée
Franchise obligatoire, sans réduction de prime : 30.000

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum : 3.750
Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

Tarif 1963/Edition 1970
Mise à jour : 1/4/83.
Lettre MFAE n° 01611 du 29.03.83.

ARTICLE 31. - Catégorie 4 (suite)

B - Véhicules ayant 9 places-passagers et plus : Autocars, Autobus, transports mixtes Taxis-bagages.

1/ RESPONSABILITE CIVILE ILLIMITEE PLUS RECOURS DES TIERS INCENDIE ILLIMITE

Force fiscale C V		Prime de base	Surprime par place-passager
Essence	Diesel		
2	-	70.613	Jusqu'à 30 places 7.846 par place-passager (surprime minimum) 156.895
3 - 6	2 - 4	83.804	
7 - 10	5 - 7	97.989	
11 - 14	8 - 10	139.800	
15 - 23	11 - 16	186.758	
24 et	17 et	218.193	à partir de la 31 ^e place : 5.605 par place-passager.

2/ TIERCE

Franchise obligatoire, sans réduction de prime (cf art. 19,2°)
10 % du montant des réparations minimum : 30.000
maximum : 60.000

Prime : 20 % de la valeur à neuf
Remorques : 13 % de la valeur à neuf

3/ VOL

Prime : 0,28 % de la valeur assurée, Minimum : 700
Remorques : 0,28 % de la valeur assurée
Franchise obligatoire, sans réduction de prime 30.000

4/ INCENDIE

Prime : 1,50 % de la valeur assurée, Minimum : 3.750
Remorques : 1,50 % de la valeur assurée.

Tarif 1963/Edition 1970

Mise à jour : 1/4/83.

Lettre MFAE n° 01611 du 29.03.83.

Fin.

ARTICLE 32. - TARIF APPLICABLE AUX VEHICULES MOTORISES A DEUX
OU TROIS ROUES (Catégorie 5)

ASSURANCE R.C. ILLIMITEE AVEC GARANTIE DES PERSONNES TRANSPORTÉES COMME INDIQUE A L'ARTICLE 25 DES CONDITIONS GÉNÉRALES PDUS RECOURS DES TIERS INCENDIE (50 Millions).

A. - PRIMES

- Cyclomoteurs	15.650
- Scooters et vélomoteurs jusqu'à 125 cm ³	24.540
- Motocyclettes et scooters de plus de 125 cm ³	28.351
- Side-cars (toutes cylindrées).....	34.067

B. - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1/ Usage du véhicule

Les tarifs ci-dessus concernent l'usage défini à l'article 3 page 4 (rubrique "Tarif n° 5)

Pour les véhicules utilisés au transport de produits ou de marchandises appartenant à l'Assuré, majorer les tarifs ci-dessus de 20 %.

2/ Triporteurs à moteur

Appliquer le tarif "scooters et motocyclettes, majoré de 20 % pour usage commercial.

3/ Remorques

Toute remorque avec charge utile de 300 kgs maximum, donne lieu à l'application d'une surprime obligatoire de 20 %.

4/ Véhicules à quatre roues d'un poids à vide intérieur ou égal à 150 kgs.

Si le nombre de places ne dépasse pas deux, le tarif applicable est celui des Scooters et motocyclettes", majoré de 15 %.

Si le poids à vide de la voiture excède 150 kgs, le véhicule doit être soumis au tarif des voitures automobiles.

Tarif 1963/Edition 1970

Mise à jour : 1/4/83.

Lettre MFAE n° 01611 du 29.03.83

T A R I F

"DEPENSES ET RECOURS"

CATEGORIE 1.

<u>Puissance fiscale</u>	<u>PRIME (F.CFA)</u>
2 CV	4.000
3 - 6 CV	5.000
7 - 10 CV	6.000
11 - 14 CV	7.000
15 - 23 CV	8.000
24 + CV	9.000

CATEGORIE 2.

2 CV	6.000
3 - 6 CV	6.500
7 - 10 CV	8.000
11 - 14 CV	9.000
15 - 23 CV	10.000
24 + CV	12.000

CATEGORIE 3.

2 CV	7.000
3 - 6 CV	8.000
7 - 10 CV	9.000
11 - 14 CV	10.000
15 - 23 CV	12.000
24 + CV	15.000

CATEGORIE 5.

Cyclomoteurs	2.500
Vélocycleurs - 125 cm ³	4.000
Motocyclettes + 125 cm ³	5.000

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

=====

A) LIVRES

- Francis GRETZ : Connaître, Comprendre la loi du 13 Juillet 1930 sur le Contrat d'assurance, société d'édition et de Publications. L'Assurance Française, 2e trimestre 1974, 150 pages.
- James LANDEL : Fausses déclarations et réticences en assurance automobile, l'Argus, ed. la Sécuritas, Avril 1982 n° 599, 67 pages.
- MM. PICARD et A. BESSON : Les Assurances Terrestres, 4e éd., 4e trimestre 1974, LGD J 1975, 864 pages.

B) MEMOIRES

a) I.I.A.

- El Hadj NDOYE : La branche automobile Rapport de stage n° 401-12, IIA, YAOUNDE s d. 43 pages + annexes.
- Moussa GANO MAÏGA : Les problèmes généraux de la souscription de l'assurance automobile, rapport de stage n° 401-07, IIA YAOUNDE, s.d. 13 pages.
- Mlle Zénabou MAÏGA : L'assurance automobile au Mali et ses problèmes Rapport de stage n° 401-08, IIA Ydé s d 17 pages.

b) UNIVERSITE.

- Mlle ENDALE Annette : l'indemnisation du sinistre par les compagnies d'assurances (dommages subis par un véhicule à la suite d'un accident) : Mémoire de licence en droit, Université de YAOUNDE 1975-1976, 143 pages.

C) TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, RAPPORTS.

- Sénégal :

- + Loi n° 74-33 du 18/7/1974, instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation de tous véhicules terrestres à moteur J O S du 26/8/74, p. 1377.

.../...

- + Décret n° 74-865 du 26/8/1974 fixant les conditions d'application de la loi n° 74-33 du 18/7/74, J O S du 21 Septembre 1974, pages 1554.
- + Code des obligations, loi 66-70 du 13 Juillet 1966.
- + Tarif 1963, Edition 1970, mise à jour : 1er/04/1983, lettre M F A E n° 01611 du 29/03/1983.
- + Compte-rendu des opérations d'assurances effectuées en 1980, par le comité des sociétés d'assurance du Sénégal.

- CAMEROUN

- + Loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire.
- + Décret n° 65/DF/565 du 29 Décembre 1965 portant application de la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965.
- + Loi n° 74/15 du 5 Décembre 1974 portant modification de l'alinéa 8 de l'art. 7 de la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire.
- + Arrêté n° 44/MINFI/CE/A du 2/09/1982 fixant les tarifs d'assurance applicable aux véhicules terrestres à moteur.

D) Articles

- Colloque sur le thème : Une assurance automobile plus compatible avec le développement, lomé les 15-20 Octobre 1979 :
 - + Rapports présentés par les pays ayant participé au colloque, Revue I.I.A. Spécial n° 4 1979.
 - + Communication de M. HABIB MAKAR du programme spécial en assurances, CNUCED Genève, Revue I.I.A. spécial n° 3 1979.