

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
— YAOUNDÉ —

**LES PROBLÈMES POSÉS PAR L'ASSURANCE
AUTOMOBILE AU CAMEROUN ET LES ESSAIS
DE SOLUTIONS**

Mémoire présenté par
NOUNI TEMGOUA Faustin
6^e Promotion

sous la direction de
Monsieur ALAKA Charles

11 E D E D I E C E T R A V A I L

A MON FEU PERE

A MA MERE

Vous qui m'avez donné la vie et ménagé tant d'efforts et sacrifices pour assurer ma réussite dans la vie, trouvé dans ce travail, l'expression d'un amour filial et de toute la reconnaissance que je vous dois.

A MON ONCLE LEKONSECK NGUENANG Pierre et

Mme NGUIMPI née NOUNI Désirée

Pour votre assistance et les multiples conseils que vous n'avez cessé de m'apporter.

A MES FRERES, SOEURS et BEAU-FRERES

A TOUS LES MEMBRES DE CETTE GRANDE FAMILLE

Dont je suis issu et que je me trouve dans l'impossibilité de citer ici.

A TOUS MES AMIS ET CAMARADES

Dont le soutien moral m'a été nécessaire pour affronter les difficultés auxquelles j'ai été confrontées./-

— — — —) / —) ES Vifs remerciements aux autorités et à tout
le corps professoral de l'IIA, desquels je dois
ma formation ; une attention particulière étant
portée à l'endroit de Monsieur ALAKA Charles qui
a bien voulu diriger mes travaux.

110 M M A T R E

Pages

0 - INTRODUCTION.....	1-4
Ière Partie : Présentation de la situation.....	5
I-1 : Analyse du déficit de la branche automobile.....	5-8
I-2 : Les causes du déficit.....	8-17
I-2.1 : Importance des sinistres	
I-2.2 : Coûts élevés des réparations	
I-2-2.1 : Réparations matérielles	
I-2-2.2 : Dommages corporels	
I-2.3 : Importance des chargements	
I-2.4 : Insuffisance des tarifs	
I-2.5 : Insuffisance du rendement des investissements	
IIe Partie : Les Essais de solutions.....	18
III-1 : La prévention routière.....	18-20
III-2 : Adaptation des tarifs.....	20-21
III-3 : Sur le plan des réparations.....	21-25
III-3.1 : Au niveau des décisions des Tribunaux	
III-3.2 : Révision du système actuel	
III-4 : Sur le plan de la gestion.....	25-27
III - CONCLUSION.....	28

O - I N T R O D U C T I O N

=====

HEMARD définissait déjà "l'assurance comme une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération la prime pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque de nature aléatoire, une prestation financière par une autre partie, l'assureur qui prenant en charge un ensemble de risques les compense conformément aux lois statistiques."

Cette forme d'assurance qui a pris son essor avec la société industrielle et commerciale à la fin du moyen âge, n'est apparue au Cameroun qu'au début de la période coloniale. Au cours de celle-ci, on a assisté à l'implantation de succursales des sociétés étrangères dont le rôle primordial était de préserver leurs investissements. D'autre part elles étaient chargées de diffuser cette technique d'assurances mais aussi de conquérir un nouveau public au sein de la communauté indigène.

Malheureusement, les demandes de garanties n'émaillaient que rarement des autochtones, attachés à leur mode de vie traditionnel.

Il a fallu attendre les indépendances pour voir naître un certain nombre d'éléments qui devaient conduire les habitants à demander des garanties d'assurances. Citons notamment :

- la volonté des nouveaux dirigeants de bâtir des Etats avec des économies modernes ;
- la rupture des équilibres en milieu rural ;
- l'exode rural massif ;
- l'urbanisation accélérée ;
- le souci des législateurs d'accroître la protection des populations en rendant obligatoire un certain nombre de catégories d'assurances notamment l'assurance automobile etc...

.../...

Au demeurant, ce secteur de l'économie, maîtrisé encore par le colonisateur, échappait à toute surveillance des pouvoirs publics camerounais. Cette situation a ainsi prévalu jusqu'en 1961. Ce n'est qu'en 1962 qu'une amorce d'organisation du secteur des assurances a vu le jour par la mise en place d'une réglementation dont l'élément essentiel était l'ordonnance N° 62.OF.26 du 31 mars 1962. (1)

Ce texte a posé les premiers jalons du contrôle de l'Etat sur les activités d'assurances. En dépit des mérites de cette ordonnance de 1962, nombre de problèmes se posaient jusqu'à l'année 1973 à notre industrie d'assurance :

- l'absence quasi-totale de sociétés nationales ;
- l'existence d'un grand nombre d'agences de sociétés étrangères ;
- l'étroitesse du marché avec comme conséquence inéluctable, la fuite à l'étranger d'une partie considérable de l'épargne collectée par les organismes d'assurance.

Il est donc apparu urgent de renforcer et d'élargir les dispositions antérieures compte tenu des mutations intervenues tant sur le plan politique qu'économique. Cette réglementation de 1973 se résume en deux préoccupations essentielles :

- adaptation des structures du marché aux réalités du pays ;
- intégration de l'assurance dans l'économie nationale.

(1) - Source : Législation camerounaise d'assurance.

Dès lors, l'ordonnance de mai 1973 a en ce domaine apporté des innovations qui incontestablement jettent les bases d'une industrie d'assurance nationale. Désormais la nouvelle réglementation fixe un chiffre d'affaires (150 millions F CFA) au-delà duquel toute société opérant au Cameroun doit se constituer en société de droit local.

De nos jours, cinq sociétés d'assurances de droit local dont quatre sociétés anonymes ou commerciales :

- la SOCAR = Société Camerounaise d'Assurances
- la SNAC = Société Nouvelle d'Assurances du Cameroun ;
- la CCAR = Compagnie camerounaise d'Assurances et de réassurance ;
- GREACAM = Guardian Royal Exchange assurance Cameroun Limited

et une société à forme mutuelle :

- AMACAM = Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun,

les intermédiaires d'assurances :

- COURTIERS,
- AGENTS GENERAUX ET DES DELEGATIONS DES SOCIETES ETRANGERES,

opèrent également sur le marché.

Ce marché connaît depuis des années déjà, à l'image du processus général de développement, une forte croissance annuelle qui en 1981 a abouti à un chiffre d'affaires de 22 215 millions⁽²⁾ de F CFA contre 5,5 milliards et à plus de 7 milliards respectivement en 1974 et 1975.

(2) - Note technique de l'ASAC : ASSOCIATION DES SOCIETES D'ASSURANCES DU CAMEROUN

.../...

Cette expansion du marché est le fait surtout du comportement du parc automobile qui croît à un rythme accéléré. Par ailleurs, elle s'explique aussi par une conjoncture économique qui a permis l'implantation d'un grand nombre de nouvelles unités de production.

Mais la croissance du parc automobile draine depuis plusieurs années un cortège de problèmes qui ne cessent de déséquilibrer les résultats de cette branche.

A cet effet, nous limiterons notre étude à l'analyse et proposition des solutions aux problèmes inhérents à cette branche car il n'est pas vrai qu'elle soit déficitaire par nature.

=====

... / ...

Ière Partie : PRESENTATION DE LA SITUATION

L'importance prédominante de la branche automobile s'explique naturellement par le fait que les déplacements de personnes et les transports de marchandises sont largement tributaires des véhicules automobiles. L'automobile étant donc un risque social, le législateur camerounais a rendu la garantie de la responsabilité civile obligatoire par la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 dans ce domaine, ce qui influence fortement le volume de primes.

Elle constitue la principale branche d'assurances avec presque 38 %⁽¹⁾ du chiffre d'affaires ; et certaines sociétés de la place l'ont à hauteur de 70 %.

Malheureusement l'assurance automobile est chroniquement déficitaire. Elle a enregistré au titre de l'exercice 1981, une perte globale annuelle de plus de 1 100⁽²⁾ millions de F CFA ; elles totalisent ainsi depuis la réforme de 1973, des pertes cumulées d'un montant qui avoisinent les Neuf (9)⁽²⁾ milliards de F CFA.

Il va de soi que le sort du secteur des assurances passe nécessairement par celui de la branche automobile dont l'impact sur le chiffre d'affaires et sur les résultats est considérable.

Il importe par conséquent d'examiner grossso-modo ce déficit de l'assurance automobile.

I - 1) ANALYSE DU DEFICIT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

De 1975 à 1982, le total des primes émises en automobile dans le marché camerounais par rapport au total de émissions IARD est passé de 46 % à 38 %⁽³⁾.

(1) Note technique de l'ASAC

(2) Note technique de l'ASAC

(3) Note technique Sous-Direction des Assurances
(MINFI)

On constate que l'assurance automobile constitue la principale composante du chiffre d'affaires des sociétés d'assurance.

Il s'en suit que les résultats d'ensemble du marché sont tributaires des résultats de l'automobile. À cet effet, le taux de sinistres à primes acquises de l'exercice 1975 était d'environ 94,80 % contre 82,45 % et 83 % respectivement en 1981 et 1982. D'une part la situation demeure mauvaise malgré une amélioration sensible des résultats car le taux de sinistres à primes d'année en année se rapproche du taux théorique d'équilibre qui se situe autour de 70 %. Le taux de sinistres à primes dépend non seulement des sinistres payés qui sont des montants certains mais aussi et pour une large part des provisions pour sinistres à payer. D'autre part, les résultats sont irréguliers. Cette irrégularité semble procéder de la faible importance des portefeuilles qui ne permet pas toujours une bonne compensation des risques. Un ou deux gros sinistres suffisent pour tout dérégler.

En effet, l'automobile recouvre plusieurs risques. Ils concernent pour l'essentiel, la garantie de la responsabilité civile susceptible de découler de la circulation des véhicules terrestres à moteur. Il est prévu à côté de l'assurance obligatoire de responsabilité civile d'autres garanties

- Dommages
- le vol
- incendie
- bris de glace
- individuelle accidents des personnes transportées.

Il existe d'autres garanties complémentaires que les Compagnies d'assurance doivent promouvoir et dont la nécessité pour l'heure n'est plus à démontrer ; il s'agit de la garantie de la responsabilité civile des mineurs conduisant le véhicule assuré à l'insu des parents.

.../...

Cette garantie peut être proposée à tous les chefs de famille qui souscrivent des contrats d'assurance automobile. Il s'agit également de la garantie de responsabilité civile de l'assuré en cas de retrait de permis d'un préposé, cette garantie devrait généralement figurer dans les polices flotte des entreprises.

Chacun des risques ci-dessus énumérés relève d'un tarif spécifique, enregistre une sinistralité différente et pose des problèmes différents. C'est ainsi que le taux de sinistres à primes acquises était en responsabilité civile en 1981 d'environ 101,2 %⁽⁴⁾ contre 73,2 % pour les dommages aux véhicules et 47,87 % pour les autres risques.

Ces statistiques donnent à penser que si l'automobile présente une situation désastreuse, c'est surtout en raison de l'ampleur de déficit enregistré en responsabilité civile, déficit que n'arrivent pas à combler les résultats obtenus dans les autres risques si déjà ceux-ci ne sont pas déficitaires.

Les mauvais résultats enregistrés en responsabilité civile relèvent d'une inadéquation entre l'étendue de l'assurance obligatoire et les capacités des sociétés d'assurance de couvrir l'ensemble des préjudices corporels et matériels causés aux tiers. Au vu des possibilités limitées des compagnies d'assurances, on pourrait demander au législateur camerounais de redéfinir cette étendue en excluant du domaine de l'assurance obligatoire les dommages matériels causés aux véhicules. L'exclusion des dommages matériels causés aux véhicules présente des avantages certains. Elle aura un effet moralisateur sur les assurés qui devraient dorénavant être plus prudents car ils ne bénéficieront plus automatiquement de la garantie de remboursement des dommages causés aux véhicules des tiers dont ils seraient tenus personnellement au paiement.

(4) Note technique : Sous-direction des Assurances (MINFI)

Elle peut inciter les automobilistes à souscrire des contrats dommages au véhicule ou TOUS RISQUES, dommage collision ou autres, avec des garanties plus étendues. Cet accroissement des souscriptions contribuera à l'augmentation du chiffre d'affaires réalisé par les compagnies d'assurance, en équilibrant également leurs portefeuilles automobile.

En effet, le mauvais comportement de la garantie responsabilité civile a aussi entraîné les assureurs à reformuler des solutions aux différents besoins des assurés. De nos jours, très peu de compagnies offrent uniquement la garantie responsabilité civile à leurs assurés. Au contraire, elles recommandent la souscription de la garantie responsabilité civile et les garanties annexes qui comprennent généralement le vol, l'incendie, les dommages au véhicule, l'individuelle, accidents des personnes transportées. Cette technique de diversification n'est malheureusement pas une solution au problème qui se pose. On constate aussi que les souscripteurs de risques "Dommages" sont désormais ceux pour qui l'accident ne constitue plus un aléa mais plutôt une certitude ; Aussi, ce repli s'est accompagné d'une aggravation de taux de sinistres à primes acquises d'un exercice à l'autre. Cela signifie que l'effet de révalorisation des primes n'aura pas été suffisant pour compenser l'aggravation du coût de la vie au cours des périodes considérées.

Il découle d'un tel constat que le déséquilibre technique devient de plus en plus lourd. A ce titre, il serait souhaitable d'inventorier les causes du déficit avant d'esquisser quelques mesures d'assainissement.

I - 2) LES CAUSES DU DEFICIT

Elles sont multiples et ont pour origine :

- L'importance des sinistres
- Les coûts élevés des réparations
- L'importance des chargements
- L'insuffisance des tarifs
- L'insuffisance du rendement des investissements

.../...

I-2.1) - Importance des sinistres

Accidents enregistrés au CAMEROUN

(:	:	:	:	:	:	:)
(	:	1977	:	1978	:	1979	:	1980
(-----	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(<u>Zone urbaine</u> :	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre d'acc. :	7 859	:	9 482	:	8 861	:	9 488	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de tués :	194	:	158	:	176	:	151	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de blessés :	2 611	:	2 995	:	2 325	:	2 860	:
(-----	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(<u>Zone Rurale</u> :	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre d'acc. :	2 694	:	3 018	:	3 159	:	2 445	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de tués :	502	:	622	:	589	:	520	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de blessés :	3 839	:	5 096	:	5 675	:	3 960	:
(-----	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(<u>TOTAL</u> :	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre d'acc. :	10 553	:	12 500	:	12 020	:	11 933	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de tués :	696	:	780	:	765	:	671	:
(:	:	:	:	:	:	:)
(Nbre de blessés :	6 450	:	8 091	:	8 000	:	6 820	:
(-----	:	:	:	:	:	:	:)
(:	:	:	:	:	:	:)
(<u>Taux de mora-</u> :	:	:	:	:	:	:	:)
(lité :	90 %	:	97 %	:	96 %	:	80 %	:
(:	:	:	:	:	:	:)

Source : Cameroon Tribune : Quotidien National

N° 2936 du 27-03-1984

... / ...

Il ressort du tableau statistique ci-dessus qu'on enregistre surtout des accidents matériels et un nombre réduit d'accidents corporels en zone urbaine. Ceci est certainement dû à l'intensité de la circulation dans les villes. La diminution des accidents corporels résulte de la sensibilisation des conducteurs et autres usagers de la route par le biais des campagnes de prévention routière qui y ont été organisées.

A contrario, la zone rurale est devenue plus meurtrière. Les mauvais comportements des conducteurs et usagers de la route ont subitement transformé les routes en hécatombe. Le redressement d'une telle situation passe par des campagnes de prévention routière dont le but est de sensibiliser et d'éduquer ceux-ci.

A mon avis, il n'est plus utopique de dire que les Compagnies d'assurance se portent mal, quant on sait que tous ces désastres sont en fin de compte supportés par celles-ci.

Les causes les plus fréquentes des accidents relèvent à la fois des facteurs humains et matériels. Sur le plan matériel, on estime que 15 %⁽⁵⁾ des accidents sont dûs aux défaillances des véhicules et mauvais états des routes. En ce qui concerne les routes, il importe de noter que leur aménagement ne cadre pas souvent avec l'évolution du parc automobile qui se gonfle littéralement. Cette amélioration du réseau ne s'accompagne pas aussi d'un contrôle efficace de la circulation routière, ce qui laisse aux conducteurs et aux autres usagers de la route toute latitude pour adopter un comportement laxiste.

D'autre part, les défaillances que présentent les véhicules sont liés en partie à l'existence d'un dynamique marché de l'automobile d'occasion, mettant ainsi en circulation des véhicules dont l'état mécanique est peu viable. Ces véhicules sont généralement mal entretenus et les usagers ne disposent pas toujours de grands moyens financiers.

.../...

Enfin l'incivisme et l'imprudence sont responsables eux-aussi d'importants sinistres automobile. A cet effet, on constate que les conducteurs ont de plus en plus un penchant immoderé pour l'alcool. Il en résulte des excès de vitesse et des pertes de contrôle dûs à l'inobservation des règles du code de la route. Les piétons quant à eux manquent généralement d'éducation et de formation pour affronter les dangers de la route. D'une manière générale, il ressort que 85%⁽⁵⁾ des accidents au Cameroun résultent des causes humaines.

En somme, ces accidents drainent non seulement de nombreux dégâts matériels et corporels, mais aussi un manque à gagner financier à la société toute entière chargée de les réparer.

I-2.2) Coûts élevés des réparations

Evolution de la charge de sinistres Automobile
En millions F CFA

(:	:	:	:
(	:	1975	:	1981
(:	-----	:	-----
(	:	:	: Accrois-	: Accroisse-
(	:	:	: sement	: ment
(-----	-----	-----	-----
(	Charge de	:	:	:
(	sinistres	:	4-058	9-780
(:	:
			141 %	11-130
			:	:
				13,80 %

Source : Rapport d'activités sur les organismes d'assurances
Ministère des Finances.

Les sinistres automobile sont également importants en coûts comme l'atteste le tableau ci-dessus. Ils entraînent la mise à la charge des responsables d'importantes indemnités allouées aux victimes et qui sont en définitive supportées par les sociétés d'assurances. Ces indemnités sont destinées à couvrir les dommages matériels et corporels.

(5) Source : Cameroon Tribune : N° 2936 du 27/03/1984 :

Enquête réalisée par le Ministère des Transports

I-2.2.1) - Réparations matérielles

Les dommages matériels représentent une faible proportion des charges totales de sinistres. Ils sont généralement réglés à l'amiable. Toutefois les indemnités correspondantes s'accroissent sans cesse en raison de l'inflation qui fait grimper de façon vertigineuse les prix des véhicules et des pièces détachées ainsi que le coût de la main-d'oeuvre et les honoraires d'experts.

I-2.2.2) - Dommages corporels

Ils absorbent la grande partie des charges de sinistres, étant donné qu'un préjudice corporel peut incorporer à la fois les dommages matériels et corporels, surtout s'ils sont survenus simultanément au cours d'un accident donné.

La réparation des préjudices corporels constitue la partie délicate de règlements puisque leur existence entraîne généralement la saisine des tribunaux.

Certes, les juges en vertu de leur Pouvoir Souverain n'hésitent pas à rendre, des décisions scandaleuses condamnant souvent les sociétés d'assurance à des sommes élevées. Pour eux, les assureurs disposent des moyens financiers inépuisables.

Cette tendance est si marquée que l'on voit régulièrement des victimes d'accidents prétendre à des indemnités à la suite d'accidents dont ils sont entièrement responsables.

Au demeurant, le déficit automobile s'explique surtout par le renchérissement des coûts de réparation mais il est aussi aggravé par l'importance des chargements.

.../...

I-2.3) - Importance des chargements

Les sociétés d'assurance vendent de la sécurité contre un prix qui est la prime. Or, en assurance automobile, une grande partie de cette prime est absorbée par les frais de gestion et de commission comme le montre le tableau ci-dessous.

Importance des chargements Automobile
En millions F CFA

												Taux chargements aux primes émises	
Primes émises			Commissions			Frais généraux			Total chargement				
1975	1981	1982	1975	1981	1982	1975	1981	1982	1975	1981	1982	1975	1981
(2 984:	:	:	285	:	:	636	:	:	921	:	:	30,86	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	%	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
(	;8 300:	:	595	:	:	1 750	:	:	2345	:	:	28,25	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	%	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
(	:10 150:	:	768	:	:	2 022	:	:	2 790	:	:	27,48	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	%	:
(:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:

Le caractère élevé des chargements contribue à accentuer le déséquilibre technique de la branche. Il importe donc de les minorer. Cette réduction des chargements ne peut passer que par une amélioration de la gestion des sociétés d'assurance et une meilleure rémunération des intermédiaires. Une telle politique augurera une ère nouvelle pour les compagnies.

D'autre part, si le taux réglementaire de 28 % de chargement tend à être respecté, il apparaît encore trop élevé compte tenu du niveau très inquiétant des sinistres par rapport aux primes. Alors qu'en assurance, les charges doivent toujours être couvertes par les primes perçues.

I-2.4) Insuffisance des tarifs

L'assurance est un produit spécifique dans la mesure où la vente de la sécurité précède les prestations de l'assureur. Ceci est une grave difficulté quant à l'évaluation d'un risque. Toutefois le calcul des probabilités et les statistiques permettent de résoudre cette difficulté. Mais le tarif usité en assurance automobile n'est pas libre. Il est fixé par les pouvoirs publics et ne correspond pas toujours au coût réel du risque. D'autre part, l'évolution de la fréquence et de la gravité des accidents doit nécessairement conduire à une révision périodique du tarif automobile dans le but de trouver un équilibre entre les primes encaissées et les charges payées.

Ce tarif est non seulement imposé mais bloqué sur de longues périodes ; corollaire à la responsabilité civile, garantie obligatoire et source du déficit automobile détériore les résultats déjà mauvais. Il revient donc aux pouvoirs publics de respecter leurs engagements. Ceci s'est concrètement traduit par une majoration de plus de 40 % sur le risque Responsabilité civile en 1976. Face à une dégradation continue, quelques majorations de tarifs accordées en 1981 et en 1982 se sont aussi avérées insuffisantes pour juguler les pertes des exercices antérieurs. De plus, ces augmentations rares et trop faibles ne peuvent avoir d'effets sur le risque automobile que si elles sont accompagnées de mesures susceptibles de freiner parallèlement le déséquilibre de la branche.

On constate que l'administration de contrôle a simultanément rendu obligatoire l'application de la clause de malus dans tous les contrats. Les taux de Commissions versées aux intermédiaires ont été réduits en moyenne de 50 %. La diminution du taux aux frais de contrôle est passé de 2 % à 1,5 %. Enfin, elle a inséré de faibles franchises dans les Tarifs. La franchise est le montant au-dessus duquel un sinistre met en jeu la garantie de l'assureur.

.../...

On distingue couramment deux formes de franchises :

- la franchise absolue et
- la franchise relative.

La franchise absolue reste toujours à la charge de l'assuré alors que la franchise relative détermine le seuil d'importance des sinistres au-dessus duquel les évènements sont couverts par l'assureur. C'est cette seconde forme qui est la plus usitée. Il est donc courant de trouver dans les assurances de dommages, une telle participation des assurés au mauvais sort des contrats, laquelle réduit non seulement la prime à payer par l'assuré mais aussi elle pénalise les responsables en cas d'accident, par conséquent elle incite les assurés à un effort de prévention, à la prudence.

On les retrouve aussi dans les assurances de responsabilité civile. Cette fois, elle nécessite d'être bien conçue de peur de léser les victimes ou bénéficiaires, obligés s'il en était ainsi de faire valoir un droit de faible importance à l'égard d'un responsable insolvable ou de mauvaise foi. C'est pourquoi la franchise est inopposable au tiers.

Enfin l'insuffisance des tarifs régulièrement rencontrée implique une faible constitution des provisions techniques dont le rendement des placements est insignifiant.

I-2.5) Insuffisance du rendement des investissements

L'importance de la fonction financière des sociétés d'assurance n'est plus à démontrer. C'est ce qui a d'ailleurs amené les pouvoirs publics à réglementer leurs placements. Au Cameroun, elle a été établie par le décret 62/DF/437 du 18 Décembre 1962, qui fut abrogé par le décret 73/237 du 10 Mai 1973. Il ressort de ces textes que les provisions techniques doivent être suffisantes et utilisées selon les critères de liquidité, sécurité et rendement.

.../...

C'est ainsi que les sociétés d'assurance ont la latitude de les placer sous forme de titres d'emprunt, d'actions, elles peuvent faire des dépôts dans les banques ou investir dans l'immobilier. Ces investissements procurent de moins en moins aux compagnies d'assurance des produits financiers leur permettant de faire face à l'inflation ou d'équilibrer les résultats techniques.

Néanmoins les relèvements permanents des tarifs rapprochent la prime de la charge des sinistres. Cet encouragement des pouvoirs publics peut ainsi inciter les compagnies à effectuer de nombreux et importants investissements dans plusieurs secteurs de l'économie nationale. Elles n'auront ainsi joué que le rôle d'investisseur institutionnel qui leur est dévolu. En France, les assureurs sont intervenus pour 7 % dans l'investissement national en 1982⁽⁶⁾. Ce constat doit constituer un sujet de réflexion, militant pour une création au Cameroun d'un marché financier. Il permettra ainsi aux investisseurs institutionnels d'exploiter au maximum les nombreuses potentialités offertes par ce marché.

Rapport des produits financiers aux primes émises
En millions F CFA

(Primes émises		: Produits financiers	
(-----		-----:	
(	1981	:	1982
(	8 300	:	700 : 8,43 %
(:	
(:	
(	10 150	:	1 062 : 10,46 %
(:	

(6) Source : Cours de gestion financière des sociétés d'assurance.

Le rendement des placements comme le montre le tableau ci-dessus est de l'ordre de 8 à 10 %. Il reste faible par rapport aux taux d'inflation des périodes correspondantes. En 1981 - 1982 et 1982 - 1983, les taux d'inflation s'élevaient respectivement à 12,9 % et 14,8 % ; il sera de l'ordre de 17 % en 1983 - 1984⁽⁷⁾. Il ressort donc que les produits financiers sont loin de compenser les mauvais résultats techniques. D'autre part, en 1981, la perte globale annuelle se chiffrait à plus de 1 100 millions F CFA contre 700 millions F CFA de produits financiers. Cette situation déficitaire persistera tant que par exemple la réglementation nationale imposera le placement d'une partie des provisions techniques en bons du trésor ou en valeur d'Etat dont le rendement est ainsi inférieur au taux d'inflation, sans pour autant créer d'autres sources de placements plus rémunérateurs telles que le marché financier etc...

Enfin la gestion des sociétés d'assurance vis à vis des intermédiaires devrait être plus rigoureuse. Le manque de contrôle des agents et courtiers fait que ces derniers tardent toujours à reverser les primes encaissées réduisant ainsi le temps pendant lequel ces sommes peuvent être placées.

Le diagnostic du déficit ainsi présenté nous permet de prescrire une thérapeutique plus efficace à notre malade qui se trouve dans un état agonisant.

(7) Source : Direction de la Planification (Ministère du Plan et de l'Aménagement du Territoire).-

IIe Partie : LES ESSAIS DE SOLUTIONS

Un certain nombre de mesures d'assainissement ont été adoptées. Il me semble par conséquent qu'une amélioration des résultats de la branche automobile passerait par ces solutions ; ce sont :

- la prévention routière
- la restructuration des tarifs
- l'amélioration du système des réparations
- l'amélioration de la gestion des sociétés d'assurance.

II-1) LA PREVENTION ROUTIERE

Actuellement, la prévention routière peut être considérée comme la panacée du mal orchestré par l'automobile. Si elle a permis aux pays développés de stabiliser et même de diminuer le nombre des victimes de la circulation routière, voire à faire de l'automobile un bon risque ; il n'en reste pas moins qu'elle n'est qu'à un stade embryonnaire là où elle existe dans nos Etats et dans la plupart des cas elle brille par son absence. Toutefois l'intérêt qu'elle suscite ne saurait échapper ni aux pouvoirs publics, ni aux assureurs. Il serait donc intéressant de voir les assureurs s'associer aux pouvoirs publics afin d'organiser régulièrement les campagne de prévention routière.

D'ailleurs les pouvoirs publics à travers le Ministère des Transports ont organisé une campagne nationale de prévention cette année. C'est une prise de conscience des responsables qui ont compris que la diminution de la fréquence et de la gravité des accidents d'automobile passe par une vulgarisation de la prévention routière. Cette campagne de sensibilisation des usagers de la route qu'on est entrain d'étendre sur le territoire national, est venue à point nommé car les accidents meurtriers s'enregistrent plus en zone rurale qu'en ville.

.../...

Cette récente campagne et la première du genre, organisée en collaboration avec les experts Hollandais du projet DHV constitue une véritable bataille contre les accidents et un défi qu'on doit gagner à tout prix afin d'alléger le nombre des victimes des routes.

En effet, la problématique de la sécurité ou l'in-sécurité routière tourne autour de trois éléments principaux :

- l'usager de la route considérée comme le facteur déterminant de la sécurité routière ;
- les véhicules pour leur carence technique ;
- les états de routes.

Il découle de ce constat que la prévention routière est surtout un problème d'éducation. Par conséquent les pouvoirs publics doivent veiller à la formation des conducteurs et autres usagers tels que les équipes de sécurité scolaire dont l'action consistera à favoriser la traversée des routes en toute sécurité par les écoliers. Ils doivent aussi sensibiliser le public par le canal de mass-média, des affiches placées le long des routes ou placardées à certains points stratégiques des villes etc...

D'une part l'amélioration de l'infrastructure routière reste une priorité. Elle doit s'accompagner d'un renforcement du contrôle de la circulation routière, de l'amélioration de la signalisation routière et de la vulgarisation du code de la route. L'effort de contrôle doit porter sur le respect de la limitation de vitesse, des conditions de sécurité dans lesquelles doit s'effectuer le transport des personnes, sur l'état physique des conducteurs. Il doit également porter sur le contrôle de l'état mécanique des véhicules.

.../...

D'autre part, on ne pourra s'attendre à des résultats satisfaisants que dans le cadre d'une action permanente de prévention routière. Cette action permanente repose sur la mise en oeuvre d'un programme de formation et de recyclage des instructeurs en matière de prévention. Elle nécessite aussi des campagnes mensuelles de sensibilisation, l'amélioration de certaines facilités techniques telles que la réhabilitation du réseau routier, les panneaux routiers, la restauration du système d'auto-école, l'introduction effective d'un système de contrôle technique des véhicules.

Certes, si la baisse de la sinistralité concourt à un rééquilibrage des résultats de la branche ; il n'en demeure pas moins que le rétablissement de la vérité des tarifs est un impératif.

II-2) ADAPTION DES TARIFS

Il serait souhaitable dans l'immédiat de relever de temps en temps les tarifs de façon à équilibrer régulièrement le portefeuille automobile. La charge de l'augmentation devra cependant être répartie plus équitablement entre les assurés. A cet effet, on devra tenir compte d'un ensemble d'éléments dans la tarification qui peuvent influencer sur la sinistralité de chaque police. Il s'agit de la puissance réelle des véhicules, leur valeur, leur âge, leur usage, la zone géographique où ils seront destinés à circuler, l'âge de l'assuré et l'ancienneté de son permis de conduire, on personnifie ainsi l'assurance et chacun paie selon le degré de son propre risque. De plus, ces majorations ne pourront avoir d'effets sur le risque automobile que si elles sont accompagnées de mesures suivantes :

- la suppression de l'intervention des intermédiaires dans la branche automobile. Cette mesure les incitera d'ailleurs à accroître la productivité en risques divers ;

.../...

- les pouvoirs publics pourraient rendre obligatoire les ports de la ceinture de sécurité et du casque respectivement pour les automobiliste et les deux roues.

D'une manière générale, le tarif automobile est facilement vulnérable. Une légère évolution de la fréquence et de la gravité des accidents suffit pour instaurer un déséquilibre entre les primes encaissées et les sinistres payés ; surtout si le tarif est bloqué sur trois ou quatres ans.

Une restructuration du tarif s'impose. L'équilibre ne reposera plus seulement sur des majorations de tarifs visant à compenser les effets du coût de la vie, mais plutôt sur une modification de la structure basée sur la libéralisation des risques automobile non obligatoires. Les Compagnies d'assurance retrouveront leur liberté de sélectionner les risques et fixeront librement les primes qu'elles jugent suffisantes. Cette nouvelle conception du tarif ne vise qu'à consolider l'équilibre de la branche. Toutefois cet équilibre ne résistera au temps que s'il est institué un système d'indemnisation plus juste.

II - 3) SUR LE PLAN DES REPARATIONS

L'automobile est devenue un fait social par conséquent il faut nécessairement trouver le moyen de garantir à ses victimes une indemnisation. Or, au Cameroun, les sociétés d'assurance ne disposent pas toujours de ressources financières suffisantes pour couvrir l'ensemble des préjudices puisque les capacités contributives du public sont limitées. Ensuite, si le système actuel d'indemnisation, système fondé sur le concept de faute s'applique sans trop de difficultés en matière de dommages matériels, il n'en demeure pas moins qu'il présente quelques écueils en cas de préjudices corporels.

.../...

II-3.1) Au niveau des décisions des Tribunaux

Généralement la survenance d'un dommage corporel entraîne la saisine des tribunaux. La variété des dommages que provoque un accident corporel est grande, depuis ceux à caractère patrimonial jusqu'aux affres morales éprouvées par la victime ou ses ayants-droit. Devant une telle variété, le juge doit s'efforcer de chiffrer aussi exactement que possible le montant des dommages-intérêts qui puisse compenser le préjudice subi.

Or, "notre système de réparation des préjudices est calqué sur un droit d'importation où le pouvoir souverain du juge peut entraîner plus d'un abus"⁽⁸⁾

En réalité on constate que les magistrats se servent de ce pouvoir sacré pour rendre des décisions immodérées, incompatibles avec les objectifs assignés aux organismes d'assurance et surtout bafouent par prétention ou par ignorance les règles régissant les techniques d'assurances. C'est ainsi qu'on a vu "le tribunal de Grande Instance de Yaoundé allouer quatre millions de dommages-intérêts à un assuré couvert exclusivement en responsabilité civile qui s'était jeté seul contre un palmier et s'est occasionné des blessures"⁽⁸⁾.

Il découle de ce triste constat que les juges doivent réviser leur comportement à savoir :

- Mieux s'informer sur les techniques d'assurance qui pourront leur permettre de rendre des décisions raisonnables.

(8) Source : Mémoire Mr. ALAKA Charles : Chef de Département sinsitres-AMACAM
Jugement n° 35 du 8/11/1977

D'autre part, cette modération des décisions des tribunaux passe aussi pour une restructuration de la jurisprudence. La jurisprudence peut pour des raisons d'équilibre financier des compagnies d'assurance dresser des digues devant le flot des réclamations. Ainsi, quand il s'agit du préjudice patrimonial résultant de la perte des subsides fournies par le De Cujus, le demandeur aurait à justifier de l'existence, à son profit d'une créance alimentaire légale ou coutumière. En cas d'incapacité permanente partielle (IPP), on devra allouer les dommages-intérêts en fonction de la situation sociale des victimes ; toutefois le juge doit recourir à l'expertise médicale afin d'éviter les taux d'IPP érronés, accordés par les médecins. En ce qui concerne le dommage moral, la réparation serait fondée, outre le caractère certain de celui-ci, sur l'existence d'un lien de parenté ou d'alliance.

Néanmoins cette approche plus rigoureuse va se heurter à la complexité de la filiation en Afrique, de l'inorganisation de la généalogie et aux difficultés à connaître les revenus des victimes. On ne peut contourner ces obstacles qu'en procédant à une révision du système actuel de réparation des préjudices corporels.

II-3.2) Révision du système actuel

De ce qui précède, il s'agit du remplacement de la notion de faute par le concept du risque comme seul fondement pour le droit de réparation. L'indemnisation des victimes des accidents de la route sans égard à leur responsabilité présente les avantages suivants :

- Tous les préjudices corporels résultant des accidents de la circulation sont indemnisés. Cela présente une conquête sociale au même titre que les accidents du travail car la protection sociale des victimes est assurée

.../...

- Les préjudices subis sont indemnisés rapidement car il n'y a pas lieu de rechercher à qui incombe la responsabilité du dommage ;
- Le versement d'une indemnité est assurée par conséquent chaque assureur pourra dédommager ses assurés et leurs victimes (personnes transportées dans le véhicule de l'assuré) ;
- La victime non assurée, en pratique le piéton et le cycliste, la charge de la réparation doit être supportée par un pool organisé au sein de l'association des sociétés d'assurance du Cameroun (ASAC) et financé par elle, quitte, pour simplifier le règlement, à ce que l'assureur du véhicule heurteur fasse l'avance des indemnités pour le compte du pool.

Toutefois, il conviendrait de prévoir une augmentation du nombre de victimes dédommagées dans le cadre des préjudices corporels. Afin de maintenir ou diminuer la charge globale actuelle, il faudrait réduire le coût moyen par sinistre. Cette réduction du coût moyen des sinistres peut se faire comme suit :

- exclure certains préjudices de la garantie d'assurance
- fixer des seuils pour les préjudices couverts

D'emblée, les prestations pour les préjudices économiques doivent être limitées par des seuils au-delà desquels des indemnités ne peuvent être accordées ; Aussi, il ne faudrait pas laisser la faculté aux victimes ou à leurs ayants-droit d'envisager des poursuites judiciaires pour leurs compléments.

.../...

Néanmoins cette garantie ne doit pas s'appliquer dans certains cas pour des raisons d'ordre public :

- l'utilisation illégale des véhicules
- l'absence du permis de conduire
- la conduite en état d'ivresse
- la faute intentionnelle etc...

Par contre leurs victimes seraient pris en charge par le pool. On pourra accorder au pool ou aux assureurs le droit de recours contre les auteurs de telles fautes.

Enfin, il est difficile de prévoir à priori les résultats techniques et financiers qu'entraînent la mise en place du système proposé ; seulement, en nous référant au succès que connaît un tel système aux Etats-Unis d'Amérique et dans bien d'autres nations, il ne peut naître en nous qu'une lueur d'espoir. En plus de sa complexité technique, son fonctionnement nécessitera une gestion rigoureuse.

II - 4) SUR LE PLAN DE LA GESTION

Le secteur des assurances est généralement considéré comme une industrie des services. Il importe donc de gérer rigoureusement les compagnies d'assurance si on tient à améliorer leurs résultats. Malheureusement l'évolution structurelle et organisationnelle des sociétés ne suit pas toujours la croissance du marché d'assurances. Elles sont caractérisées par des structures figées et une pléthore de personnel improductif. Il va de soi que ces compagnies d'assurance consomment importants frais de gestion. Il découle de ce constat que la thérapeutique la plus probante réside d'une part dans la formation et la spécialisation du personnel ; d'autre part dans la refonte ou à l'actualisation des structures. Par conséquent, l'évolution la plus satisfaisante serait de partir de la structure par fonction vers la structure par branche. Ce schéma suivra parallèlement la courbe formation et spécialisation du personnel.

.../...

Un autre handicap non des moindres repose sur le fait qu'elles sont gérées manuellement ; pourtant elles brassent des affaires qui nécessitent déjà une gestion automatisée. Cette automatisation des compagnies simplifiera leur travail et éliminera les tâches superflues qui constituent des goulets d'étranglement. Elle procure en outre des statistiques fiables, ce qui offre à une société d'assurance la possibilité de mieux apprécier les risques et une application rationnelle des primes. Elle favorise enfin la tenue d'une comptabilité claire et précise. L'impact de cet instrument n'est donc plus à démontrer car une utilisation rationnelle de l'informatique entraîne nécessairement à moyen et long terme une réduction des frais de gestion. A ce propos, je conseillerais le système informatique guide aux sociétés d'assurance qui désirent exploiter cet arsenal pour la première fois. Toutefois l'évolution et l'ambition de celle-ci peuvent l'amener à passer à une autre étape qui est le système informatique esclave. Ce système est surtout orienté vers la décentralisation alors que le système guide s'occupe de la gestion interne.

V
Il faut aussi ajouter que les sociétés d'assurance ne disposent pas souvent de politiques en matière de gestion commerciale. La plupart de temps, la politique de gestion des ressources humaines qui sous-tend l'efficacité et la productivité du personnel est presque inexistante. Sur le plan marketing, les sociétés d'assurance s'intéressent surtout à l'animation du réseau de distribution et à la publicité. Elles effectuent rarement l'étude des besoins et d'écoulement de leurs produits par conséquent il ressort que très peu d'entre elles tiennent des fichiers clients. Elles ignorent par là qu'il est avantageux de gérer les clients plutôt que les contrats.

.../...

Les compagnies d'assurance doivent aussi préserver leur image de marque auprès du public en améliorant les services après vente grâce à une célérité des règlements de sinistres.

Enfin les sociétés d'assurance gèrent d'importantes sommes d'argent selon les critères définis par la réglementation :

- liquidité
- sécurité
- rendement.

Cette fonction financière qui n'est que le sous-produit de l'activité principale, contribue surtout à l'équilibre global des compagnies. Il importe que les provisions techniques ainsi constituées soient orientées vers des investissements plus rémunérateurs. C'est ce qui explique la prédominance des sociétés d'assurance dans le secteur de l'immobilier. D'autre part, ces réserves permettent aussi aux compagnies d'acquérir les obligations d'Etat, les actions etc... Certes la création d'un marché financier demeure un impératif dans la mesure où il offre généralement des placements intéressants, capable de dégager des produits financiers qui pourront contribuer à l'amélioration des résultats de la branche automobile.

.../...

III - CONCLUSION

De cette étude, il est aisément de conclure que l'automobile pose énormément de problèmes. Mais ces problèmes ne sont pas insolubles puisque des pays comme l'ANGLETERRE ou la FRANCE s'activent ces dernières années à améliorer les résultats de cette branche par de nombreuses mesures : libéralisation de tarifs, mesures de sécurité draconienne comme l'alcootest, le port du casque obligatoire, le port de la ceinture de sécurité.

A l'instar de ces pays, je souhaiterais que les pouvoirs publics introduisent d'importantes franchises dans les différentes garanties du contrat. Ceci permet de mieux moraliser les assurés et les associer par conséquent dans la gestion du portefeuille.

Il serait également préférable de créer un pool de gestion des risques TPM et TPV respectivement transport public des marchandises et transport public des voyageurs du fait des caractères aggravants de ces risques. La gestion du pool pourra être confiée à l'association des sociétés d'assurance du Cameroun (ASAC). Toutefois une société apéritrice désignée coordonnera les activités du pool. Le pool répartira les résultats proportionnellement aux quotas fixés par l'assemblée générale. Les sociétés constituant l'ASAC recevront les souscriptions pour le compte du pool aux conditions de tarification imposées par celui-ci. En cas de sinistres, la société apéritrice ou le pool effectuera les règlements.

Enfin, je crois que la survie de l'assurance automobile dont le caractère social n'est plus à démontrer, passe par une prise de conscience collective des parties prenantes (magistrats, assureurs, assurés, usagers de la route, force publique etc...). Cette sauvegarde est d'autant plus nécessaire que les assurances en général et l'assurance automobile en particulier sont un adjuvant au développement. /-

- Législation camerounaise d'assurance
- Les Revues de l'Institut International des Assurances
 - Numéro 1
 - Numéro 4
- Les Notes techniques de l'Association des sociétés d'Assurances du Cameroun
- les Garanties du contrat d'Assurance
 - B. CHASLES
 - D. TRIBONDEAU

Editions-Argus
- L'Assurance
 - Théorie-Pratique-Comptabilité
 - Tome II
 - Collection de l'ECOLE NATIONALE D'ASSURANCES
 - Edition 1970
- "Mémoire" M.
 - ALAKA Charles
 - 4ème Promotion
 - IIA-YAOUNDE
- Compte Rendu : XIVe Session de l'Assemblée Générale-CICA
OUAGADOUGOU-Juillet 1983
L'Assurance Automobile dans les pays de la
CICA