

Section 1 : Naissance

Comme toutes les sociétés d'assurance de la place, la SOCAR puise ses origines profondes dans l'ordonnance du 10 Mai 1973, fixant réglementation applicable aux organismes d'assurances. Dans cette ordonnance, il ressort surtout que toute agence ou succursale étrangère ayant une émission de primes égale ou supérieure à 150 Millions de francs CFA devrait se constituer en société de droit national. Plusieurs agences remplissaient déjà ce critère, ce qui motiva alors le protocole d'accord du 10 juillet 1973 entre la République Unie du Cameroun et les Mutuelles du Mans, chef de file. La SOCAR était ainsi créée et ses capitaux se répartissaient comme suit :

Cameroun	55 %
Mutuelles du Mans	21 %
Groupement Français d'Assurances	10 %
Assurances Générales de France	11 %
Cie Suisse de Réassurance	1 %
Münchener	1 %
Société Commerciale de Réassurance	1 %.

Elle a repris les portefeuilles des anciennes agences des compagnies susnommées et s'est engagée à gérer les sinistres en cours à cette date. De par sa taille et sa nature, la SOCAR est appelée à jouer un rôle économique de premier plan dans le pays.

Section 2 : Organisation

I - LE SIEGE

La SOCAR, qui a élu son siège à Douala, possède un programme qui est fonction de l'extrême jeunesse de la société. Actuellement, après les neuf administrateurs qui siègent au conseil, viennent le Directeur et le Directeur-Adjoint. Dépendent de la Direction les services techniques : production, sinistres, comptabilité, et déjà informatique, qui sont autant de départements. Le plus étoffé est incontestablement la production qui regroupe les Risques Divers, l'Incendie, la Maritime et Transports, et la Vie. Ces trois derniers services ne ressemblent pas aux autres du fait qu'ils assurent en même temps les opérations de production, la gestion des contrats et le règlement des sinistres. Enfin, et toujours dans le département "Production", existe un service "Réassurance". Ce service ne s'occupe que des cessions que la SOCAR place auprès de la Caisse Nationale de Réassurance (cessions légales) et des Réassureurs étrangers. La société ne fait pas encore de la réassurance proprement dite elle ne peut recevoir de cessions d'une autre société d'assurance.

Par ailleurs, on retrouve le département sinistres et contentieux, qui regroupe le service des sinistres de droit commun et sinistres "Accidents du Travail". Outre le département "Comptabilité", vient d'être créé un département "Informatique", pour la mise en fonctionnement d'un ordinateur qui viendra alléger la gestion du portefeuille de la société.

Enfin, est directement rattaché à la Direction le service du personnel. Il est à noter qu'il n'existe pas de service administratif. Les prérogatives de ce service sont réparties entre les départements en fonction de leurs besoins.

Le circuit suivant est utilisé pour la transmission des pièces :

I - PROPOSITION DE L'AGENT TRANSMISE AU SERVICE PRODUCTION

II - SERVICE PRODUCTION

- 1 - Acceptation du projet, refus ou retour agent
- 2 - Tarification
- 3 - Etablissement et rédaction contrat
- 4 - Dactylographie du contrat en quatre exemplaires :
 - 1 exemplaire Dossier Police (Double)
 - 1 exemplaire "original à retourner signé"
 - 1 exemplaire agence
 - 1 exemplaire client
- 5 - Numérotation du dossier et inscription au répertoire (dactylographie)
- 6 - Retour service Production pour vérifications et signature
- 7 - Envoi de 3 exemplaires du contrat (conditions particulières, conditions spéciales et une condition générale) au service comptabilité
- 8 - Parallèlement l'exemplaire "double société" est adressé au fichier pour ouverture Dossier Police
- 9 - Echancier : création d'une fiche par client en y portant les renseignements indispensables.

III - COMPTABILITE

Après réception des contrats :

- Etablissement d'un état (préparation) détaillant :
 - . Prime nette
 - . Accessoires
 - . Taxes d'enregistrement
 - . T.C.A (calculée sur la commission revenant à l'agent)
 - . Prime totale
 - . Enregistrement sur échancier
- Envoi des états préparatoires à la dactylographie pour établissement de la quittance (3 exemplaires).

- Au retour, vérification
- Photocopie de chaque quittance, à classer dans un dossier ouvert par agence
- Envoi des contrats aux agents (en trois exemplaires)
- En fin de mois, établissement des bordereaux (par agence) à l'aide des photocopies de quittances.

IV - REASSURANCE

RENOUVELLEMENT A L'ECHEANCE :

Production : 2 mois avant le terme du contrat (ou échéance)

- A partir de l'échéancier, faire ressortir les polices concernées
- Faire établir avenant de renouvellement en 4 exemplaires
- Indiquer sur l'échéancier ce renouvellement
- Adresser 3 exemplaires de l'avenant à la comptabilité pour émission quittance et envoi à l'agent.

Nota : Si refus avec retour des pièces :
le noter à l'échéancier et retirer la fiche pour classement avec annulés.

COMPTABILITE : Même processus que pour A.N.

Ce circuit est susceptible d'être modifié avec la mise en place du service Informatique, car de nouveaux maillons devront s'ajouter pour le traitement des dossiers.

II - LES AGENCES

A présent que nous avons une idée du siège, nous pouvons nous retourner du côté des agences d'où proviennent tous les contrats.

La SOCAR possède deux catégories d'agences : les gestionnaires complets et les gestionnaires partiels.

Les gestionnaires complets

Ce sont des agences qui sont installées au Cameroun depuis plusieurs années. Elles ont eu le temps de se faire une bonne réputation et ont acquis de l'expérience au fil du temps. Leur chiffre d'affaire, la compétence de leur personnel et les garanties qu'elles offrent leur donnent une certaine autonomie. Il s'agit en l'occurrence des agences CHANAS ET PRIVAT et ASSUREURS CONSEILS CAMEROUNAIS. Les pièces provenant de ces agences ne suivent pas le circuit normal. La

.../...

police et la quittance sont établies par l'agent qui envoie ces documents à la comptabilité, laquelle les renvoie aux services de production.

Ces agences ont la possibilité de régler les sinistres jusqu'à concurrence de 500 000 F. CFA, sans en aviser le siège. Au-delà de ce montant, elles doivent au préalable demander des instructions au siège qui prendra la décision en dernier ressort.

Pour le client, une telle agence ressemble plutôt à une succursale. Evidemment, le taux de commission est différent de celui des autres agences.

Les gestionnaires partiels

Il s'agit en général d'agences nouvellement créées. Leurs attributions sont moins étendues que celles des premières agences. Elles ne peuvent établir que des contrats automobiles. Les autres sont établis au siège qui les leur renvoie par la suite. Leur compétence en matière d'assurance est encore à prouver et de ce fait, elles ne peuvent que recevoir des déclarations de sinistres, mais ne peuvent en aucun cas les régler quel qu'en soit le montant. Les agences concernées sont N.O.A, ASCO et BOLLANGA. Cependant, au fur et à mesure qu'elles acquièrent de l'expérience, elles reçoivent plus de responsabilités. C'est ainsi que le statut de l'Agence BOLLANGA a été réaménagé récemment.

Le Bureau Direct

La SOCAR possède un bureau direct à Bamenda. Ses attributions sont les mêmes que celles des agences de la 2e catégorie. Il est dirigé par un cadre de la compagnie et dépend étroitement d'elle.

III - LE PORTEFEUILLE SOCAR

La société possède le plus grand portefeuille du marché camerounais. L'ensemble de ses agences couvre environ 60 % du marché. La SOCAR a hérité des portefeuilles des anciennes agences des compagnies suivantes :

- Les Mutuelles du Mans (A.C.C)
- Groupement Français d'Assurances (SABATINI, actuellement A.C.C)
- Assurances Générales de France (CHANAS ET PRIVAT)
- La Fortune (N.O.A, ASCO, BOLLANGA).

Ce dernier portefeuille était surtout composé de risques automobiles de la catégorie 4.

.../...

A son démarrage, la société a reçu l'agrément pour pratiquer les opérations I.A.R.D, tout aussi bien que la Maritime, Transport et Aviation.

Actuellement, les opérations sur la vie sont aussi pratiquées. C'est une expérience intéressante dans la mesure où elle nécessite un changement de mentalité des assurables.

On peut donc dire que la SOCAR pratique toutes les opérations réalisables au Cameroun. Son slogan publicitaire "une gamme de contrats à votre mesure" l'illustre bien.

CHAPITRE 2 : LA PRODUCTION AUTOMOBILE

Section 1 : La conception du "risque Automobile"

La SOCAR commence à s'imposer sur le marché camerounais. Il est déjà très courant dans les milieux automobilistes de chercher à s'y assurer. La compagnie doit donc être vigilante dans l'acceptation des risques, car il est question de n'accepter que les véhicules en bon état de circulation, conformément au code de la route. Le portefeuille de l'automobile à la SOCAR représente 45 % de l'affaire globale. Il est à noter que sans l'apport du portefeuille "Fortune", la SOCAR en serait à 35 % d'automobile, ce qui est tout de même intéressant.

La situation est d'autant plus déplorable que les résultats automobiles sont mauvais, surtout pour certaines catégories.

I - LE RISQUE AUTOMOBILE

Pour les besoins de tarification, le risque a été décomposé en 10 catégories, fonctions de l'usage affecté au véhicule :

1. Promenades et affaires
2. Transport de marchandises pour le compte de l'assuré
3. Transport de marchandises à titre onéreux
4. Transport public de voyageurs
5. Véhicules à deux roues
6. Véhicules confiés aux garagistes
7. Véhicules à usage d'auto-école
8. Véhicule de tourisme
9. Engins mobiles de chantier
10. Véhicules spéciaux : ambulances...

.../...

D'autre part, la tarification tient aussi compte de la puissance fiscale du véhicule, et du nombre de passagers pour la catégorie 4 (Taxis). Cependant, il n'est pas tenu compte de certains éléments constitutifs du risque tels que l'âge du permis de conduire, l'âge de l'assuré et éventuellement son sexe, sa situation familiale etc... Il est communément admis que le titulaire d'un permis de conduire récent n'est pas encore très apte à la conduite. L'on sait aussi que les jeunes assurés conduisent plus vite que les personnes mûres et que si en Europe les femmes conduisent plus posément que les hommes, dans nos pays, c'est plutôt l'inverse qui se présente.

De tous ces usages, le plus générateur de sinistre est incontestablement l'usage 4. Ceci provient surtout du mauvais état des routes pratiquées par ces automobilistes. Nous reverrons ce problème plus loin. Aussi, les responsables de la SOCAR ont-ils entrepris un travail d'assainissement du portefeuille Automobile.

II - LA LIGNE DE CONDUITE DE LA SOCAR EN MATIERE AUTO

Le principal souci actuellement est la sélection des risques. En principe, les agents ne doivent accepter d'assurer certains véhicules que dans certaines conditions, sans quoi ils peuvent être pénalisés en cas de sinistre. En plus, la SOCAR a hérité de certains portefeuilles composés presque en totalité d'affaires automobiles, souvent la catégorie 4. Généralement, ces anciennes agences pratiquaient un fractionnement excessif dans le paiement des primes, celles-ci pouvant se payer en 10 fois dans l'exercice. Cet état de chose a pris fin et un fractionnement de 3+3+6 mois a été institué, tout en majorant la prime dans ce cas de 5 %. Ceci permet de mettre l'assurance à la portée de toutes les bourses.

Cependant, pour se mettre à l'abri des mauvais payeurs, il est stipulé que le contrat est souscrit pour une courte durée (3 mois ou 6 mois par exemple) ferme. Ainsi, dans le cas où l'assuré ne vient pas proroger son contrat, il n'est plus couvert. Il n'est plus nécessaire aussi de faire de lettres de mise en demeure qui alourdisent plutôt la gestion de la société. En général donc, les contrats automobiles sont souscrits pour une durée ferme, sans tacite reconduction.

Tout ceci se reflète dans les documents utilisés en production automobile.

.../...

Section 2 : Les instruments de cette politique

Ils sont divers et variés. Ils vont des conditions générales au quadriptyque, en passant par la lettre de résiliation pré-imprimée et autres.

I - LES CONDITIONS GENERALES

Comme les autres compagnies, la SOCAR utilise les conditions générales qui ont été proposées par le Groupement Technique Accidenté à l'intention des succursales travaillant hors de France. Ces imprimés ont été acceptés au Cameroun et se révèlent à maints égards inadaptés.

Ce qui ressort à première vue de cet imprimé à caractères roses est que les dispositions légales ne semblent pas avoir été respectées quant à la forme : les passages qui en principe devaient être imprimés en caractères très apparents ne se distinguent presque pas du gros du texte. Il serait à craindre qu'un tribunal ne trouve là un moyen de pénaliser la société. En plus, dès la première lecture on se rend compte que la pièce était conçue pour servir en France ; par exemple, la monnaie désignée dans le texte est le Franc Français. Enfin, il est fait très largement appel à la notion de garage. Mais les villes africaines en général, et camerounaises sont conçues de telle sorte que tout automobiliste ne peut posséder un garage. On devrait peut-être tenir compte de cela. *Guerra*

Si l'on revient au fond, trois points retiennent l'attention :

- Art. 4, alinéa a : La garantie s'étend aux accidents causés par les objets tombant des véhicules en circulation. Ce point précis correspond à une ancienne rédaction française qui a dû être remaniée par deux fois : le terme "objets tombants" exclut immédiatement "objets tombés". Ceci laisse supposer que dès qu'un objet a touché terre, l'accident qu'il pourrait causer ne serait pas pris en charge par l'assureur. La jurisprudence française a imposé la modification de ce terme : on a d'abord eu "objets tombants et tombés", et ensuite "chute des objets", qui est censée regrouper les deux termes.

- Article 13 : Permis de conduire

On sait que c'est une condition de l'assurance. Quel serait le point de vue de la SOCAR devant les leçons de conduite bénévoles ? En fait, l'on pourrait penser que l'accident causé par l'apprenti conducteur ne peut pas être couvert. Mais en général, la personne assise à côté de lui et qui l'initie à la conduite est titulaire d'un permis de conduire. Un tribunal dirait, et avec raison, qu'au moment de l'accident, la personne tenant le volant était le titulaire du permis de conduire. L'assureur serait ainsi condamné à garantir. En France, les assureurs avaient contourné la difficulté en parlant de "personne ayant à portée immédiate tous les organes servant à la conduite du véhicule". Là encore, les tribunaux retrouvaient la même faille et l'assureur était condamné. Une simple phrase a été tout malentendu : "Les leçons de conduite bénévoles sont interdites".

.../...

Bien entendu, il s'agit ici de véhicules n'ayant pas usage d'auto-école. Un tel rectificatif serait souhaitable.

En plus, compte tenu du contenu de l'article, il s'avère que l'assureur est tenu à garantir même en cas de vol, alors que juridiquement, il ne possède plus la garde du véhicule. En principe, la responsabilité du voleur devrait être couverte par le Fonds de Garantie et non par l'assureur.

- Article 23 : Les primes sont quérables au domicile du souscripteur ou à tel autre lieu convenu.

Cette disposition a été revue par la loi française de 1966 qui a modifié l'article 16 de la loi de 1930. Dans la pratique, pour une grande partie des contrats, les primes sont payées aux agences. Pour éviter que ce passage ne soit exploité par un mauvais payeur, le Ministère des Finances devrait instituer dans un arrêté la portabilité des primes.

D'autres points pourraient aussi retenir l'attention, mais ils sont de moindre importance. Aussi, passerons nous à la pièce maîtresse.

II - LES CONDITIONS PARTICULIERES : LE QUADRIPTYQUE

C'est un document établi en quatre exemplaires qui ont les destinations suivantes :

- 1 exemplaire au souscripteur assuré
- 1 exemplaire à l'agent
- 1 exemplaire à la comptabilité du siège
- 1 exemplaire au service de production concerné.

Il n'est utilisé qu'en production automobile. En plus, les agences gestionnaires complets ne l'utilisent pas ; elles ont leurs méthodes propres.

Le quadriptyque offre incontestablement plusieurs avantages : il sert de quittance ; pour toute affaire établie sur quadriptyque, il n'est plus besoin d'émettre une quittance. En plus, dans sa conception même, il simplifie et accélère les opérations des agents : les quatre feuilles sont séparées entre elles par du papier carbone et reliées sur un côté. La police peut donc être rapidement établie avec un minimum de perte de temps. Cependant, deux points peuvent être relevés dans la rédaction du quadriptyque :

- problème de la durée du contrat

Dans l'esprit des cadres de production de la SOCAR, le contrat automobile est un contrat à durée ferme, sans tacite reconduction, et même un contrat de courte durée, puisqu'il n'excède pas un an. Mais sur le quadriptyque, on retrouve :

Date d'effet - Echéance annuelle - Date de cessation de garantie.

La présence du terme "échéance annuelle" n'est applicable

qu'à un contrat à tacite reconduction. On serait donc tenté de croire que vis-à-vis de l'assuré, le contrat est considéré comme à durée ferme, mais qu'au siège, on lui laisse une possibilité de reconduire le contrat à chaque échéance annuelle. En réalité, si l'on veut maintenir le principe du contrat à durée ferme, il faudrait remplacer les termes Echéance annuelle et Date de cessation de garantie par "Expiration du contrat".

- le terme "Avenant de Remise en Vigueur" ne paraît pas opportun, puisque nous sommes en présence d'un contrat à durée ferme. D'autre part, on ne remet en vigueur qu'un contrat qui a été suspendu. On proroge un contrat dont le terme est échu et on renouvelle un contrat qui a déjà expiré. A notre humble avis, nous croyons que l'un des termes "prorogation" ou "renouvellement" aurait mieux convenu.

Dans l'ensemble, il existe deux genres de quadriptyques : ceux utilisés pour les "Deux Roues", et ceux utilisés pour les véhicules automobiles. Ils se subdivisent en deux catégories : les quadriptyques "Affaires nouvelles" et les quadriptyques "Avenants de Remise en Vigueur". Ils ont chacun un numéro et, en principe, les agents doivent les renvoyer au siège en ordre, ainsi que les pièces annulées, le tout accompagné d'un bordereau récapitulatif, pour éviter toute fraude.

III - AUTRES PIÈCES ACCOMPAGNANT TOUTE AFFAIRE NOUVELLE

L'assuré est tenu à remplir un questionnaire obligatoire. Celui-ci est nécessaire lorsqu'on veut pratiquer une réelle sélection des risques. Malheureusement, les agents ont transformé cette étape en simple formalité administrative à laquelle on peut sursoir le cas échéant. Ainsi, des réponses parviennent au siège parfois incomplètes, parfois fantaisistes. Parfois même, le préposé à la production qui s'est aperçu qu'il manquait un questionnaire obligatoire dans la police d'un de ses clients se dépêche d'en remplir un et on le constate par la présence de signatures non conformes.

de plus D'autre part, tout contrat couvrant un véhicule de transport de voyageurs âgé d'au moins 2 ans, ou un véhicule de toute autre catégorie âgé d'au moins 3 ans doit être accompagné d'un certificat de bon état du véhicule. Ce certificat, dûment signé d'un expert ou d'un garagiste doit constater que les organes essentiels sur lesquels repose la sécurité publique sont en parfait état de fonctionnement : pneumatiques, freins, éclairage, état général du véhicule. Il est à noter que ce certificat engage son signataire.

Si le règlement est souple pour les véhicules de la première catégorie, il est strict pour les automobiles de transport des voyageurs, ceci dans l'intérêt même du public.

*est ce l'état ou la location qui a mis le titre en
certificat ?*

.../...

IV - QUELQUES CAS SANCTIONNES PAR LE SIEGE

En cas de paiement fractionné, tout retard dans le paiement rend le contrat caduc. L'agent repart avec le client à zéro et recalcule la prime comme pour une affaire nouvelle, tout en affectant un nouveau numéro au contrat. L'existence même de cette sanction laisse supposer que le contrat est souscrit au moins pour une durée d'un an, mais qu'on a accordé une facilité de paiement. Ceci vient contredire le principe du contrat à durée ferme de 3 ou 6 mois.

D'autre part, l'agent qui oublie de joindre au contrat le questionnaire obligatoire ou le certificat de bon état du véhicule se verra intimer l'ordre de résilier le contrat à la prochaine échéance, ce qui pour lui signifie un manque à gagner en commissions. Il arrive souvent que l'agent ne mentionne pas le numéro d'immatriculation sur les conditions particulières. Dans ces cas, une lettre préétablie lui rappelle que la société formule des réserves expresses pour le règlement de tout sinistre frappant le véhicule assuré, puisque celui-ci n'est pas identifié.

Enfin, le certificat de bon état engage le garagiste ou l'expert. S'il est établi à l'occasion d'un sinistre que la cause en est une défectuosité d'un organe signalé par l'expert comme étant en bon état, celui-ci sera mis en demeure : la société pourra exercer un recours contre lui. Aussi, convient-il, comme pour les experts, de dresser une liste de garages agréés, capables de prendre en charge un sinistre, sans quoi on risquerait souvent de se heurter à des cas d'insolvabilité.

Voilà retracés dans les grandes lignes les aspects pratiques de l'assurance automobile à la SOCAR. Il ne serait pas superflu de rechercher quelles sont les causes des mauvais résultats en automobile.

CHAPITRE 3 : DES RESULTATS PEU ENCOURAGEANTS

Section 1 : Les causes

On peut en dénombrer quelques-unes, à titre indicatif, car on ne peut les citer in-extenso.

1. L'état des routes

Malgré l'effort des autorités consacré à la réfection des routes, celles-ci sont sans cesse abîmées, surtout en période pluvieuse. La solution définitive pourrait être de les bitumer. Mais cela ne résoudrait pas totalement le problème car l'on constate la présence de crevasses même sur les principales artères de nos villes. En s'ingéniant à éviter ces nids de poule, l'automobiliste peut ainsi causer un accident. La plupart des cas de circulation à gauche relevés contre les auteurs d'accidents sont dûs au mauvais état de la chaussée.

2. Vétusté des véhicules

Le mauvais état des routes entraîne un vieillissement rapide du véhicule, quels que soient les soins qu'on lui apporte. Quand on sait que dans nos pays, on ne songe à l'entretien du véhicule que lorsqu'il est déjà immobilisé, on comprend dans quel état de délabrement avancé certains automobiles circulent. On connaît aussi comment a été accueilli l'arrêté du Ministre des Transports dont l'un des objectifs visait à éliminer sur nos routes les taxis trop vieux, véritables dangers publics, tant pour les passagers que pour les tiers transportés. Espérons que l'application de cet arrêté modifiera quelque peu cet état de choses.

3. Le cas spécifique des transporteurs

Ce sont ceux qui font du commerce avec des véhicules. Ils sont donc appelés à s'en servir le plus souvent, à telle enseigne que le conducteur et son véhicule ne connaissent presque pas de repos. Il arrive fréquemment que l'homme ou la machine connaissent la défaillance et c'est l'accident.

Une autre pratique courante chez les transporteurs est la surcharge, tant sur les taxis de ville que sur les taxis de brousse. Dans la cabine devenue trop exiguë, le conducteur n'est plus totalement à son aise pour conduire.

4. L'alcool

Ce n'est pas seulement la conduite en état d'ébriété qui est seule visée ici. Il s'agit généralement de la présence dans le sang d'une quantité d'alcool à un taux assez élevé. La vivacité des reflexes en est fortement diminuée. Malheureusement, l'alcootest n'est pas encore pratiqué sur une grande échelle au Cameroun. Il nous révélerait bien de surprises.

5. Le coût croissant des sinistres

Incontestablement, c'est la cause la plus flagrante des mauvais résultats de l'automobile. Les sinistres coûtent de plus en plus cher aux assureurs.

Le coût croissant de la vie se répercute aussi sur le prix des pièces détachées et de la main d'oeuvre. En plus, il arrive souvent qu'un garagiste se trouvant devant un bon de prise en charge d'une compagnie d'assurance gonfle sa facture outre mesure. Heureusement les rapports d'expertise viennent limiter les dégâts. Mais d'un autre côté, les honoraires des experts croissent rapidement.

Le problème se pose avec acuité devant les tribunaux. Les juges croient à tort ou à raison que l'assureur est un homme suffisamment riche pour pouvoir alléger toute la misère humaine. Aussi, de connivence avec eux, les victimes d'accidents de la circulation profitent de cette circonstance malheureuse pour demander une indemnisation hors de proportion avec le taux d'incapacité. Les exemples sont courants et l'on retrouve cette préoccupation de la victime même lors des transactions amiables avec l'assureur.

Par quels moyens l'assureur peut-il espérer remonter la pente ?

Section 2 : Les solutions possibles

La solution la plus séduisante qui saute aux yeux est de remanier le tarif. Seulement, ce dernier est d'origine réglementaire donc fixé par l'Etat. S'il ne l'était pas, on pourrait craindre l'effet de la concurrence.

I - PREVENTION ROUTIERE

En dehors des moyens conventionnels tels que la sélection des risques, les assureurs pourraient par exemple participer à la prévention routière, suppléer l'Etat en posant les panneaux de signalisation qui font grand défaut : un panneau "stop", quand il est respecté, évite bien souvent des accidents graves.

II - LE MALUS

Pour venir compenser le manque à gagner créé par la clause de bonus, on pourrait instituer le malus qui en plus découragerait la déclaration des petits sinistres tout en rendant le conducteur plus prudent. Cependant, de quoi serait fonction ce malus ? Si on le base sur le pourcentage de responsabilité, il faudrait attendre souvent les jugements définitifs rendus par les tribunaux, ce qui dans certains cas nécessiterait d'attendre 3 ou 4 ans. L'assureur ne peut se le permettre. On pourrait aussi baser ce malus sur la fréquence des sinistres, abstraction faite de la responsabilité. Cette solution offre l'avantage de la rapidité : dès qu'il y a sinistre déclaré, on sait à quoi s'en tenir. Cependant, des protestations ne manqueraient pas de s'élever de la part des assurés, lorsqu'il y aurait un cas manifeste d'absence de responsabilité. Le cas type est la collision

avec un véhicule en stationnement. Le propriétaire du véhicule à l'arrêt devra-t-il se voir appliquer un malus alors qu'il n'est nullement responsable de l'accident ? Une solution moyenne pourrait peut-être convenir : le malus ne serait appliqué qu'aux conducteurs qui pour une raison ou pour une autre verraient leur responsabilité engagée en tout ou en partie. Dans les cas où il est clairement démontré que l'assuré n'est pas responsable, il ne serait pas pénalisé.

III - LE FICHLER DES RISQUES AGGRAVES

Parallèlement à la clause de malus, devrait exister un fichier des risques aggravés. Le conducteur qui a dépassé le taux normal de sinistrialité serait consigné dans ce fichier. Ainsi, quelle que soit la compagnie devant laquelle il se présentera, il se verra appliquer un malus. Eventuellement, on pourra lui interdire de conduire.

IV - LA TARIFICATION

Lors de la cotation, il est appliqué "une réduction flotte" si l'assuré possède au moins deux véhicules. Il est à noter que la SOCAR ne pratique pas encore le principe des "cartes de circulation" qui permet à un assuré possesseur de plusieurs véhicules dont il ne se sert pas à la fois, de pouvoir payer une prime inférieure à celle qu'il payerait normalement. Si nous revenons sur notre "réduction flotte", nous constatons qu'elle va parfois jusqu'à 35 %. Or, sur une prime nette, 28 % vont en commission et frais de gestion étalée : 7 % couvrent les aléas du calcul probabiliste. Les 65 % restants constituent la "prime pure de risque". Faire une réduction de 35 % signifierait qu'il ne sera pas prélevé de commission. Or, ce n'est pas le cas. La compensation réelle ne peut s'effectuer qu'au niveau des 65 %, à moins qu'il n'y ait eu surtarification dès le départ. En réalité, la réduction flotte est une technique commerciale, sans réelle explication technique. Du point de vue purement technique, le risque rattaché à chaque unité d'une flotte reste le même que pour 1 véhicule individuel. Si l'on admet une réduction pour une flotte, on peut très bien l'admettre pour chaque véhicule pris séparément dans le portefeuille, puisque en définitive, tous les assurés d'un portefeuille constituent conjointement une flotte.

On pourrait, en dernier ressort, penser à indexer les tarifs dans une certaine mesure :

- indexer les tarifs par ajustement, en fonction des résultats techniques,
- reviser les tarifs, prérogative qui serait laissée au Ministère des Finances.

Ces deux solutions connaissent la faveur des assureurs. Mais dans quelle mesure le Ministère les accepterait-il ? Là est un autre problème.