

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES DE
Y A C O U N D E

5^e PROMOTION
1980 - 1982

LA SECURITE ROUTIERE EN COTE D'IVOIRE : *solution*
AU DEFICIT AUTOMOBILE

STAGIAIRE :

Mr. BAMBA MEHI

MAITRE DE STAGE

Mr. PAUL MATHIAS

LA SECURITE ROUTIERE

EN COTE-D'IVOIRE

SOLUTION DU DEFICIT

AUTOMOBILE

BAMBA MEHI

Octobre 1981

PRESENTATION

DE LA SOCIETE NOUVELLE

D'ASSURANCE DE COTE-D'IVOIRE

PRESENTATION DE LA S. N. A. C. I.

La S. N. A. C. I. (Société Nouvelle d'Assurances de Côte-d'Ivoire) est une société de droit ivoirien. Elle est née le 1er janvier 1976 de la fusion de trois délégations :

- La CONFIANCE INDUSTRIELLE DU NORD
- Le PATRIMOINE
- La COMPAGNIE GENERALE D'ASSURANCE

La S. N. A. C. I. pratique toutes les branches d'assurance (Incendie, Automobile, Risques Divers, Transports) sauf la Vie.

La S. N. A. C. I. connaît une progression depuis l'année 1978. En effet, le chiffre d'affaires des trois dernières années se présente comme suit :

- 1978	2 273 000 000 FCFA
- 1979	2 489 000 000 FCFA
- 1980	3 258 000 000 FCFA.

.../...

Ceci a certainement poussé les actionnaires à augmenter le capital social qui est passé de 220 000 000 FCFA à 1 007 775 000 CFA depuis l'Assemblée Générale Extraordinaire du 23 juillet 1981.

L'organigramme de la S. N. A. C. I. présente le schéma classique d'une compagnie d'assurance à savoir :

- Une Direction Générale,
- Un service "Production",
- Un service Sinistre et Contentieux,
- Un service Comptabilité et Administratif,
- Un service Immobilier. Il est particulier à la S. N. A. C. I.
Il gère les biens immobiliers de la Société.

-o-o-o-o-o-o-

AVANT - PROPOS

Ce mémoire de stage traite quelques aspects des mesures prises en COTE D'IVOIRE pour développer la Sécurité Routière, solution au déficit Automobile.

D'après le dictionnaire français Le Petit Robert, "La Sécurité Routière c'est l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection des usagers de la route".

En cela la Sécurité Routière et la Prévention doivent être considérées ici comme ayant les mêmes objectifs c'est-à-dire réduire le nombre des accidents ou alors les éviter purement et simplement.

On ne trouvera pas nous pensons, dans ce mémoire, de solutions radicales à ce problème de la Sécurité Routière. D'ailleurs, vous remarquerez dans plusieurs passages, surtout dans la deuxième partie, des phrases comme : "Il serait souhaitable que... ; il serait bon que... ; Il serait judicieux que...". Donc nous émettrons très souvent des vœux.

.../...

Avec l'aide très compétente des techniciens avertis, nous vous présentons enfin le résultat de nos recherches que nous avons voulues impartiales car ne servant aucun intérêt particulier.

BAMBA MEHI

INTRODUCTION

La COTE D'IVOIRE est un pays qui se développe vite mais qui paie sa rançon à l'évolution.

Si le développement de la circulation automobile est une caractéristique des pays modernes, il amène en contrepartie une augmentation croissante du nombre des accidents de la route. Cette augmentation est due à l'extension du parc automobile (191 200 véhicules en octobre 1979) qui, malheureusement précède toujours et partout l'extension des réseaux routiers.

QUELQUES CHIFFRES

- En 1974 sur l'ensemble du territoire ivoirien, 1 514 accidents graves ont provoqué 356 morts et 3 780 blessés.

- Pour l'année 1976, il a été constaté 2 572 accidents corporels ayant pour conséquence 424 tués et 4 950 blessés.

.../...

- Pour l'année 1977, il a été recensé 3 894 accidents corporels ayant eu pour conséquence 600 tués et 6 266 blessés.

- Enfin en 1979, 5 127 accidents corporels ont fait 668 tués et 10 267 blessés.

Sur l'ensemble de ces 13 107 accidents, 6 727 ont été recensés pour la seule agglomération d'ABIDJAN soit 51,33 %. Ils ont occasionné 823 tués, 7 132 blessés.

Le bilan est lourd.

Ces accidents et plus particulièrement les corporels entraînent des pertes énormes pour la communauté. La vie des usagers de la route qui constituent généralement les forces vives de la Nation n'a pas de prix. En outre, il n'est pas inutile de rappeler que le coût social des accidents de la circulation représente une charge pour l'économie nationale.

Quant aux compagnies d'assurance elles ne sont pas moins intéressées par cette situation préoccupante. Chaque année elles versent au titre des indemnités allouées aux victimes des accidents de la route, des sommes nettement supérieures à leurs encaissements (uniquement en R. C. Auto). C'est ainsi que dans tous les pays membres de la

OICA (Conférence Internationale du Contrôle des Assurances) hormis le Gabon, le Tchad et le Togo, la branche Automobile reste déficitaire pour les compagnies d'assurance.

En COTE D'IVOIRE, par exemple, le rapport sinistre à prime est de 115 %. Cela veut dire quoi ? Il veut dire que lors de la souscription du contrat d'assurance, le souscripteur paie une prime de 100 F. Mais s'il y a sinistre, l'assureur versera à l'assuré une indemnité de 115 F. Or si l'on considère 31 F comme frais de gestion de la police, on se rend compte que sur ce risque Automobile les sociétés d'assurance subissent une perte de 46 F, c'est-à-dire :

$$115 \text{ F} - (100 - 31) = 46 \text{ F}.$$

S'il est donc indispensable de rechercher les moyens d'indemniser les préjudices des victimes des accidents de la route, il est encore plus important pour la COTE D'IVOIRE de rechercher d'autres voies afin de réduire le nombre des accidents et d'en diminuer la gravité, c'est le problème de la Sécurité Routière, solution au déficit automobile que nous allons aborder sommairement en étudiant d'abord les causes du déficit automobile en COTE D'IVOIRE (I), ensuite nous analyserons les mesures propres à assainir la situation : La Sécurité Routière (II).

.../...

I - LES CAUSES DU DEFICIT

Ces causes du déficit seront scindées en deux : d'abord les causes extérieures à l'assurance et ensuite nous avons les causes propres à l'assurance.

A - LES CAUSES EXTERIEURES A L'ASSURANCE

Elles se subdivisent en deux : les causes humaines et les causes matérielles.

1 - LES CAUSES HUMAINES

Ces causes sont nombreuses. Elles concourent toutes à l'aggravation de la situation. Nous allons analyser ici les plus importantes. Mais cela ne veut pas dire que celles sur lesquelles nous sommes expressément passés soient les moins importantes.

L'état alcoolique du conducteur.

Il a été démontré par des travaux étrangers, que l'ingestion d'alcool en trop grande quantité était la cause la plus fréquente des accidents d'automobile. Et les conclusions scientifiques résultant de données expérimentales révèlent que l'ivresse la plus dangereuse est

L'ivresse légère provoquant cet état d'euphorie qui donne à l'individu une illusion de sûreté et un excès de confiance en lui alors que ses réflexes sont déjà altérés.

Mais en COTE D'IVOIRE, nous n'avons pas encore atteint ce stade où la consommation abusive de l'alcool serait la cause de nombreux accidents de la route. Cependant, il fut un temps où les conducteurs s'adonnaient sans cesse à certains stimulants. En cela on peut citer certains médicaments tels que les barbituriques, les excitants et certains tranquillisants dont l'usage répété arrive à émousser à la longue les réflexes des conducteurs.

Ajoutons enfin que certains accidents sont dus à l'état de fatigue générale du conducteur. Le bon conducteur doit s'abstenir de tenir le volant lorsqu'il se sent fatigué, lorsqu'il a envie de dormir. Certaines statistiques d'origine américaine affirment que 9 % des morts de la circulation sont imputables à des chauffeurs qui se sont endormis à leur volant.

Disons qu'il s'agisse de l'alcool, de la fatigue, du sommeil ou de la drogue, le résultat est le même pour l'état de conscience qui est gravement altéré. D'autres conducteurs par contre, bien qu'en

possession de toutes leurs facultés, n'observent pas les règles du Code de la Route.

Le non respect des règles du Code de la Route

Ce sont les principes du Code de la Route qui régissent la circulation sur les voies publiques. Il n'y aurait jamais d'accidents s'ils étaient respectés par tous les usagers de la route : automobilistes, cyclistes, piétons... Malheureusement, il n'en est rien car certains accidents souvent les plus mortels, ont pour cause l'inobservation de principes élémentaires du Code de la Route. Par exemple dépassement dangereux (au sommet d'une côte, sur un pont, dans un virage) circulation à gauche.

A ce propos, consultons les statistiques de 1979 : accidents survenus en fonction de la configuration du lieu de l'accident :

- Côtes : 101 accidents - 6 tués et 338 blessés.
- Virages : 1 844 accidents - 226 tués et 4 567 blessés.
- Lignes droites : 2 280 accidents - 323 tués et 4 350 blessés.
- Intersections : 844 accidents - 108 tués et 944 blessés.
- Retrecissements : 58 accidents - 5 tués et 68 blessés.

Pour certains conducteurs, les panneaux de signalisation

.../...

ne veulent rien dire. Une indiscipline notoire caractérise leur comportement. Ceci les conduit à commettre plusieurs infractions au Code de la Route. En 1979, ces accidents sont survenus en fonction de ces infractions relevées :

- Non respect des règles de priorité :

222 accidents

25 tués

308 blessés.

- Mauvais stationnement sur la chaussée :

57 accidents

12 tués

196 blessés.

- Circulation à gauche :

620 accidents

115 tués

1785 blessés.

- Excès de vitesse :

3 076 accidents

380 tués

4 782 blessés.

.../...

Pour ce dernier cas, c'est-à-dire, l'excès de vitesse, les conducteurs surtout les titulaires de Permis récents restent sourds à l'appel des Pouvoirs Publics. L'OSER (l'Office de la Sécurité Routière) a organisé de 20 décembre 1979 au 2 janvier 1980 une campagne de sensibilisation sur les dangers qui menacent les conducteurs aimant la vitesse. Les résultats n'ont pas été satisfaisants car la vitesse continue à tuer en COTE D'IVOIRE.

Les piétons

Les piétons ont aussi leur part de responsabilité dans cette situation déficitaire de la branche automobile. Ils sont souvent la cause directe de nombreux accidents dans lesquels ils sont soit les uniques victimes, soit à la fois victime et responsable du sinistre. Ils refusent par imprudence ou par ignorance, de se persuader que traverser une rue est une opération dangereuse et donc se comporter avec un maximum de prudence. Toujours d'après les statistiques de 1979, 1 388 accidents du genre véhicule contre piéton ont fait 237 tués et 829 blessés. Ces piétons restent pour les conducteurs des "sacs à problème" car par leur imprudence ils engagent leur responsabilité. Mais ils n'en restent pas moins pour les assureurs qui doivent payer une indemnité à la victime ou à ses ayants-droit si la responsabilité de l'assuré est retenue.

.../...

Si tout le monde s'acharne à condamner les conducteurs comme les seuls responsables des accidents, il n'est pas inutile de rappeler que l'Autorité compétente pour délivrer le Permis de Conduire a sa part de responsabilité.

Des Permis de Conduire "achetés"

" Tout véhicule doit avoir un conducteur..." tel est le principe posé par le Code de la Route en son article R. 2 en COTE-D'IVOIRE. Le législateur a estimé indispensable que les véhicules à traction mécanique surtout les plus puissants d'entre eux, soient conduits par des individus dont l'aptitude à le faire a été officiellement reconnue ; c'est l'institution du Permis de Conduire. En cela, le Permis est une heureuse mesure de prévention contre les accidents. D'où il serait bon de contrôler rigoureusement sa délivrance.

Cependant il est très regrettable de constater que certains Permis sont attribués avec une certaine légèreté. Ces prétendus titulaires du Permis deviennent des dangers redoutables pour la circulation. Ils ne dominent pas suffisamment toutes les données du Code de la Route et à plus forte raison les leçons de conduite. Pire encore, c'est le cas de personnes qui n'ayant jamais assisté à un cours de Code de la Route, n'ayant jamais pris un cours de conduite, se voient attribuer le Permis sous prétexte qu'elles ont des relations. Dans ces deux cas,

Il s'agit de Permis "achetés". Leurs propriétaires en sont fiers. Mais c'est une fièreté naïve parce qu'ils oublient qu'ils sont possesseurs d'une arme dont ils ignorent le maniement. La conséquence c'est que ces "conducteurs" contribuent à l'aggravation de la situation.

Certains conducteurs qui ne maîtrisent pas leur véhicule sont aussi des éléments dangereux pour la circulation. Le conducteur doit savoir manier sa machine avec intelligence et prudence. L'expérience montre d'ailleurs qu'il existe un véritable lien entre le conducteur et sa machine, ce que les Anglo-Saxons appellent le bolc "véhicule-conducteur".

Une autre cause non moins importante est d'ordre sociologique et elle est malheureusement souvent très oubliée. L'Ivoirien n'est pas par éducation imprudent, inconscient ou ignorant. Aujourd'hui avec cette conjoncture économique qui l'écrase, l'Ivoirien est tout le temps en train de calculer, de penser. Même au volant de son véhicule qui n'est plus un objet de luxe mais une nécessité absolue, compte tenu de l'évolution des choses. L'Ivoirien pense à tout sauf à la bonne conduite de son véhicule. C'est souvent un coup de sifflet d'un policier ou même un accident qui le sortira de son "rêve".

.../...

Il s'agit de Permis "achetés". Leurs propriétaires en sont fiers. Mais c'est une fièreté naïve parce qu'ils oublient qu'ils sont possesseurs d'une arme dont ils ignorent le maniement. La conséquence c'est que ces "conducteurs" contribuent à l'aggravation de la situation.

Certains conducteurs qui ne maîtrisent pas leur véhicule sont aussi des éléments dangereux pour la circulation. Le conducteur doit savoir manier sa machine avec intelligence et prudence. L'expérience montre d'ailleurs qu'il existe un véritable lien entre le conducteur et sa machine, ce que les Anglo-Saxons appellent le bolc "véhicule-conducteur".

Une autre cause non moins importante est d'ordre sociologique et elle est malheureusement souvent très oubliée. L'Ivoirien n'est pas par éducation imprudent, inconscient ou ignorant. Aujourd'hui avec cette conjoncture économique qui l'écrase, l'Ivoirien est tout le temps en train de calculer, de penser. Même au volant de son véhicule qui n'est plus un objet de luxe mais une nécessité absolue, compte tenu de l'évolution des choses. L'Ivoirien pense à tout sauf à la bonne conduite de son véhicule. C'est souvent un coup de sifflet d'un policier ou même un accident qui le sortira de son "rêve".

.../...

Toutes ces causes expliquent le rôle que jouent les hommes dans la détérioration de la situation. Mais les causes matérielles sont aussi importantes.

2 - LES CAUSES MATERIELLES

Il s'agit ici surtout de l'infrastructure routière et de l'état d'entretien des véhicules.

Quant à l'infrastructure elle est très insuffisante. Les routes bitumées ne sont pas nombreuses. A titre d'exemple, on peut citer l'autoroute du Nord ; les axes Abidjan-Korhogo ; Abidjan-Odiénné passant par Gagnoa, Man, Touba. Ces routes, si elles sont bitumées, elles ne sont pas bien entretenues. Il y a souvent insuffisance de panneaux de signalisation, de feux tricolores et de matérialisation des chaussées ; défaut d'éclairage, inexistence de passages souterrains ou de passerelles pour piétons sur les avenues et les boulevards (boulevard Valéry Giscard d'Estaing).

Mais paradoxalement, les routes bitumées sont les plus dangereuses en COTE D'IVOIRE. Les statistiques montrent que sur les routes bitumées il y a eu en 1979, 3 127 accidents ayant entraîné 470 tués et 5 133 blessés. Pour la même année sur les routes en terre,

.../...

2 000 accidents ont fait 198 tués et 5 134 blessés. La différence est très grande et elle s'explique par le fait qu'on roule à vitesse réduite sur les routes en terre.

Certains accidents non moins graves sont fonction de la configuration du lieu de l'accident. Les accidents les plus meurtriers en COTE D'IVOIRE se produisent dans les virages (1 844 accidents en 1979 ont fait 226 tués) et sur les lignes droites (2 280 accidents dans la même année ont fait 323 tués.)

Enfin, quant à l'état d'entretien des véhicules, il fait énormément défaut. Beaucoup de véhicules en mauvais état circulent car leur propriétaires arrivent à contourner les règles posées par la SICTA (Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile). Les visites techniques doivent s'exercer sur certains organes de la machine en particulier les freins (qui doivent être constamment vérifiés), l'éclairage (réglage des projecteurs, vérification des signalisations électriques du freinage et de l'arrière des véhicules...) et les pneumatiques. Mais malheureusement, certains automobilistes échappent à la rigueur du contrôle en donnant des "pots de vin" aux contrôleurs qui leur délivrent une carte de visite après un contrôle de complaisance. Plus "malins" encore sont ceux qui à la veille de la visite vont

.../...

emprunter chez une connaissance toutes les pièces neuves.

Toutes ces gymnastiques aboutissent à l'aggravation de la situation qui est déjà alarmante. Certaines causes sont propres à l'assurance.

B - LES CAUSES PROPRES A L'ASSURANCE

Elles sont d'une part liées aux Pouvoirs Publics et d'autre part liées à la situation générale.

I - LES CAUSES LIEES AUX POUVOIRS PUBLICS

Elles sont très nombreuses, mais ici encore nous allons nous contenter de celles qui nous paraissent les plus importantes.

L'absence de politique de prévention

Jusqu'à la création de l'OSER il y a trois ans, il n'y avait pas de politique de prévention. Aucune campagne de sensibilisation de la collectivité sociale n'était organisée. Il n'y avait pas un cadre institutionnel adéquat disposant de moyens suffisants pour faire une politique de Sécurité Routière globale et surtout cohérente. Mais devant l'ampleur du fléau social qu'il faut dénoncer à la conscience

.../...

de l'humanité il est apparu nécessaire pour les Pouvoirs Publics d'évaluer l'insécurité croissante régnant sur nos routes. Cela a abouti à l'institution de l'Office de la Sécurité Routière (OSER) et d'autres organismes spécialisés. Aujourd'hui on peut prétendre que les résultats sont en amélioration.

Difficultés de réajuster les tarifs

Depuis plusieurs années, les tarifs sont bloqués de sorte que malgré les mauvais résultats ils n'ont pas bougé. Cela se ressent sur les résultats définitifs des compagnies d'assurance qui accusent une perte. Il est très regrettable que ces tarifs ne suivent pas l'évolution économique surtout le coût de la main-d'oeuvre qui est fonction de la durée des travaux de réparation.

Sont aussi importantes les causes liées à la situation générale.

2 - LES CAUSES LIEES A LA SITUATION GENERALE

Ces causes, du fait qu'elles dépendent de la situation générale, on les trouve un peu partout. Ici encore, nous allons nous contenter de quelques aspects du problème. Nous verrons le coût des

.../...

des condamnations, l'absence de politique de sélection et de surveillance du portefeuille, absence de franchise etc...

Le coût élevé des condamnations

Lors de son colloque sur "les accidents de la circulation" tenu du 15 au 16 juillet 1980, l'UNAMACI (l'Union Nationale des Magistrats de Côte-d'Ivoire) a défini la réparation ou l'indemnité comme étant la compensation du préjudice subi. Elle dit que la réparation ne doit pas être considérée essentiellement comme la sanction de la faute mais plutôt comme le remède au dommage résultant de l'accident.

Logiquement, pour nous, les condamnations devraient être fixées suivant la tête des victimes, suivant leur situation sociale : célibataire sans enfant, marié, médecin, chirurgien, paysan, footballeur, clochard... Mais malheureusement, il n'en est pas ainsi. Les condamnations sont souvent abusives, nous dirons même fantaisistes. Dans un dossier au Service Sinistre, nous nous sommes rendus compte que la S. N. A. C. I. (Société Nouvelle d'Assurances de COTE-D'IVOIRE) a payé huit millions de francs aux ayants-droit d'un enfant de huit ans qui voulant traverser la route a été écrasé par un véhicule. C'est un exemple parmi tant d'autres. Malheur à la compagnie d'assurance dont l'assuré causera un accident dans lequel il y aura plus de deux morts et de nombreux blessés graves. Elle risque de payer plus

de quatre vingt millions de francs. Non, de grâce Messieurs les magistrats. Arrêtez ce massacre car toutes ces condamnations abusives concourent à la détérioration de la situation.

Difficultés d'obtenir gain de cause des nullités.

Le contrat d'assurance comporte des causes de nullité, ce qui veut dire que même si le risque assuré s'est réalisé, l'assureur est libre de refuser sa garantie s'il y a une cause de nullité. Mais nous constatons que très souvent il n'a pas cette possibilité. Il est obligé de payer parce que en Afrique l'assurance a aussi un rôle social, ensuite si l'assureur ne paie pas qui le fera à sa place, surtout qu'il n'y a pas un fonds de garantie en COTE D'IVOIRE. Aux yeux des tribunaux, les compagnies d'assurance sont là pour payer et elles doivent payer car elles ont de l'argent. Mauvaise idée de la profession.

Absence de politique de sélection et de surveillance
du portefeuille.

L'assurance automobile est obligatoire en COTE D'IVOIRE, mais faut-il encore que les automobilistes trouvent un assureur. Pour éviter que certains conducteurs restent sans assurance, les Pouvoirs Publics les imposent aux assureurs. Ceux-ci

.../...

n'ont pas le choix, seulement c'est le tarif qui peut augmenter mais jusqu'à un certain plafond.

La conséquence logique c'est qu'une bonne surveillance du portefeuille n'est pas possible. En comparant les résultats des différentes années, on peut voir la cause d'un exercice déficitaire par l'intermédiaire du Service "Production". Mais en COTE D'IVOIRE bien que la cause du déficit soit connue, elle restera car il n'y a pas de politique de sélection possible.

Pas de recours de franchise sauf en "Pool Taxi"

La franchise constitue un autre moyen de prévention. C'est une participation obligatoire de l'assuré dans tous les sinistres, participation d'ailleurs limitée à une somme donnée. Quand elle existe, la franchise apporte la moralisation du risque car l'assuré, touché dans son portefeuille sera plus vigilant. Mais il y a le problème de la récupération auprès des assurés du montant des franchises ce qui entraîne une charge importante pour les assureurs et constitue un frein à la généralisation du système.

Un autre aspect du problème accentue encore la gravité de la situation, aujourd'hui on assiste à un accroissement du nombre de personnes qui réclament la réparation de leurs préjudices.

L'accident n'est plus considéré comme une fatalité.

De plus en plus aujourd'hui l'Ivoirien considère les assurances comme une source de profit surtout quand il est victime d'un accident. Jusque là, l'accident qui était considéré par certaines personnes à cause de leur conviction religieuse comme une fatalité, devient maintenant un moyen d'enrichissement. Certaines victimes ou certains ayants-droit n'hésitent plus à demander des dizaines de millions pour préjudice subi. Eux aussi par leur prise de conscience de la situation économique des compagnies d'assurance accentuent le déficit.

Devant cette situation alarmante, quelles sont les mesures propres à améliorer la situation ?

.../...

II - LES SOLUTIONS AU DEFICIT

AUTOMOBILE : LA SECURITE

ROUTIERE

L'oeuvre de Sécurité Routière incombe d'abord aux Pouvoirs Publics, ensuite aux conducteurs et propriétaires de véhicules et au Syndicat des Transporteurs de Côte-d'Ivoire, et enfin aux assureurs.

A - ROLE DES POUVOIRS PUBLICS

Les Pouvoirs Publics en tant que réalisateurs de l'intérêt général sont à la base de toute oeuvre de Sécurité Routière. Ils le sont d'abord parce que c'est leur vocation naturelle, ensuite parce qu'ils ont seuls les moyens légaux de diriger la circulation routière. Ils interviennent dans plusieurs domaines pour assurer une bonne prévention routière.

.../...

1 - LA REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

ROUTIERE

Les Pouvoirs Publics doivent veiller au respect de la réglementation routière. En matière de Sécurité Routière, l'observation d'une discipline stricte serait souhaitable afin de sauver chaque jour des vies humaines. La conduite d'un véhicule est régie par les principes du Code de la Route. Les panneaux de signalisation ne sont pas faits pour orner les routes. Ils doivent être considérés par nos conducteurs comme des éléments qui sont là pour attirer leur attention sur certains dangers particuliers.

Il serait donc souhaitable que les conducteurs respectent les prescriptions du Code de la Route ; les usagers de la route constituent un monde qui a ses règles sociales. Pour ne pas que ce monde disparaisse un jour, nos conducteurs sont obligés de se soumettre à sa réglementation. Bien qu'il soit puissant au volant de son véhicule, le conducteur est obligé d'observer les règles régissant la circulation routière.

Quant aux piétons, ils doivent aussi respecter la réglementation. Les Pouvoirs Publics, les parents, ont un rôle d'éduca-

.../...

teurs des piétons. L'OSER dans le cadre de ses campagnes de sensibilisation et d'information, a élaboré un code appelé "Code Piéton". Cet ouvrage se propose d'apporter à l'usager qu'est le piéton, les informations et conseils pratiques qu'il doit suivre dès qu'il met le "pied dans la rue". A notre point de vue, il serait normal de rendre obligatoire l'enseignement du Code de la Route dans les écoles primaires et même secondaires, de fournir les instruments nécessaires qui permettraient d'apprendre à tous les petits Ivoiriens les règles élémentaires de la circulation. Ceci aura certainement pour conséquence de réduire le nombre des accidents.

Quant à l'examen du Permis de Conduire, les Pouvoirs Publics devraient exiger qu'il soit précédé de certaines visites médicales : les organes sensoriels. Il y a plus de sécurité quand on est transporté par un conducteur sain.

Pour arrêter l'hécatombe sur nos routes, il faut faire de l'examen du Permis de Conduire un examen très sélectif. Nous précisons que les accidents appelés à tort ou à raison "accidents spectaculaires" sont le fait de véhicule contre véhicule. Si le législateur ivoirien a rendu obligatoire la possession du Permis avant de conduire un véhicule, il est absolument important que l'obtention de ce Permis soit valablement justifiée. C'est la raison pour laquelle

nous souhaiterions pour éviter toute corruption, que les forces de l'ordre (gendarmes ou inspecteurs de police) chargés de la notation aux différents examens du Permis soient remplacés chaque six mois. Nous osons espérer qu'un jour les Pouvoirs Publics entendront notre appel et feront de nos conducteurs les dignes méritants du Permis de conduire.

Il n'est pas seulement possible d'améliorer la situation par la réglementation de l'examen du Permis de Conduire. Aujourd'hui, les progrès qui se produisent dans l'industrie Automobile sont énormes. Les constructeurs mettent en circulation des voitures plus rapides, des voitures dont le moteur est de plus en plus perfectionné et le poids de plus en plus réduit, sans songer malheureusement à la protection des usagers et du public. C'est cette course continue vers la vitesse qui rend la circulation de plus en plus dangereuse. Certes les freins sont continuellement améliorés, mais les réflexes des conducteurs ne le sont pas encore moins les voies de communication. Il serait donc judicieux que les Pouvoirs Publics (surtout des pays industrialisés) conseillent les constructeurs afin que ceux-ci admettent l'idée que l'accélération continue de la vitesse n'est possible que si certaines conditions sont réalisées. Ils pourraient exercer, à la condition de se garder de tout contrôle tracassier, une prévention qui

.../...

rendrait certainement les plus grands services.

Pour nous pays en voie de développement qui consommons les produits des pays industrialisés, un tel contrôle n'est pas possible. Cependant, les Pouvoirs Publics pourraient exercer ce contrôle à l'importation. Ils pourraient interdire par exemple l'achat de véhicules réputés pour leur rapidité. Ce n'est pas ridicule ce que nous disons, la COTE D'IVOIRE n'est pas contre le progrès technique. Seulement, il ne faudrait pas qu'elle soit victime du progrès. Donc d'accord pour le progrès, mais la Sécurité d'abord.

L'une des mesures propres à assainir le risque Automobile en COTE D'IVOIRE est l'amélioration de l'infrastructure et de la signalisation routière.

L'amélioration de l'infrastructure et de la signalisation routière

L'entretien et la refection des routes sont confiés dans chaque département en COTE D'IVOIRE au Service des Ponts et Chaussées, qui se charge de faire le nécessaire, soit en régie directe, soit par l'intermédiaire d'entreprises privées. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine car le problème du réseau routier doit être

examiné dans son ensemble. Il serait maintenant souhaitable d'envisager l'élargissement de certaines routes (par exemple le KM 17 qui a été plus d'une fois le lieu d'extinction de plusieurs usagers de nos routes), l'amélioration des virages et de la visibilité, la création de déviations types évitant la traversée de certaines agglomérations. Ce dernier cas pose de sérieux problèmes en ce sens que la traversée des villes ou villages en véhicule donne lieu souvent à des accidents mortels. Ainsi en 1976, un grave accident s'est produit dans un village situé à quelques kilomètres d'ABIDJAN. Un ingénieur des Postes et Télécommunications au volant de son véhicule a renversé et blessé grièvement une fillette qui traversait imprudemment la route. Le conducteur a été battu à mort par les villageois qui voulaient se rendre justice. La soeur de l'ingénieur qui avait pris place dans le véhicule n'a pas été épargnée par la colère des habitants de la petite localité. Elle s'en est sortie avec quelques jours d'hospitalisation. C'est un exemple dramatique.

Faute de pouvoir supprimer tous les dangers de nos routes, il est préférable de les signaler à temps aux usagers. Le but de la signalisation routière est, en informant préventivement le conducteur de réduire pour lui au maximum le facteur "imprévisible". C'est pourquoi des panneaux de signalisation sont plantés sur nos routes pour

indiquer aux conducteurs les mesures de prudence qu'ils doivent prendre. Il serait donc judicieux que ces panneaux soient bien entretenus. Il est regrettable de constater que sur certaines de nos routes des panneaux de signalisation soient cachés par les hautes herbes. Espérons que Messieurs les responsables des Travaux Publics feront en sorte que ces indicatifs de dangers continuent à exister effectivement. Il faut aussi éviter qu'il y ait trop de panneaux de peur que l'attention du conducteur finisse par se lasser et que les conseils de prudence que constituent ces panneaux ne manquent leur effet.

La police de la route doit veiller au respect de toute cette réglementation afin de réduire le nombre des accidents.

La police de la circulation et la répression des infractions.

En COTE D'IVOIRE, la police de la route est normalement confiée à la gendarmerie. Celle-ci est aidée dans sa tâche par la police urbaine. Cette police de la route a pour rôle :

- de prendre toutes les mesures propres à faciliter la circulation et éviter les accidents.
- de renseigner et de porter secours (dégager les blessés,

.../...

faire la liaison avec les postes de secours en cas d'accident. . .)

- Faire l'éducation des usagers de la route,

- Enfin, de réprimer les infractions au Code de la Route et plus spécialement celles qui compromettent la sécurité publique.

Donc la mission qui est dévolue aux brigades de gendarmerie est d'une importance capitale car elle a un rôle éducatif secourable et répressif. Ces brigades de gendarmerie doivent être nombreuses à travers tout le pays. Par leur seule présence, elles doivent ramener l'usager de la route au respect des règles du Code. Il est inutile de rappeler que leurs actions préventives contribuent à empêcher de très nombreux accidents.

La police de la route doit relever et réprimer les contraventions au Code de la Route en dehors même de tout accident. Il serait préférable qu'elle réprime sévèrement l'inobservation des règles même les plus élémentaires car les petites contraventions entraînent des accidents mortels. Un exemple : Monsieur K. S. roulait au PK 9 de la route nationale Odienné-Tienko aux environs de 19 h 30, non loin de la borne kilométrique 9 de l'axe, il aperçoit deux phacochères qui traversaient la chaussée. Sa passion pour la viande de brousse

.../...

est incontrôlable. L'un des phacochères s'est glissé dans la brousse, mais le second court sur le bas côté gauche de son sens de marche. Comme hypnotisé par la bête, Monsieur K. S. le poursuit sans se rendre compte même qu'il est en train de gravir par la gauche la côte du PK 9. A peine arrive t-il au sommet de la côte qu'il se trouve en face de la Peugeot conduite par Madame M. D. Le choc est inévitable et meurtrier. Monsieur K. S. s'en tire à bon compte alors que Madame M. D. est morte peu de temps après le choc.

Quelle est la cause de cet accident ? Naïvement on pourrait répondre que c'est le phacochère. Mais non. La cause de cet accident mortel est bel et bien l'imprudence ou plutôt devrait-on dire l'inconscience de ce "conducteur- chasseur". Un véhicule n'est pas un fusil de chasse. Petite contravention, certes, mais grave de conséquence.

Notre police doit être intègre et incorruptible. Pour ce faire, il est demandé aux citoyens ivoiriens de laisser la police faire honnêtement son travail. Il serait donc judicieux que la répression des infractions soit faite sans distinction de classe sociale, d'ethnie et même de couleur.

.../...

La police doit veiller aussi sur le nombre de personnes transportées par les transporteurs professionnels de voyageurs. Ces derniers commettent souvent une infraction en dépassant le nombre de voyageurs que le véhicule doit transporter. Nous avons été les malheureux témoins d'une telle infraction en 1974. Nous voyagions à bord d'un véhicule qui charge légalement 22 personnes, conducteur inclus. Parmi les voyageurs, il y avait deux gendarmes. Avec la complicité de ces messieurs en tenue, le conducteur devait prendre six autres passagers à bord du véhicule. Nous avons effectué ce voyage (soit plus de 450 km) avec un effectif de vingt huit passagers à bord.

Un tel comportement de notre police de la route est condamnable. Elle doit réprimer les infractions et non les encourager. Dans certains cas, il serait souhaitable que la police applique la sanction la plus draconienne, celle qui consiste à retirer définitivement le Permis de Conduire. Il serait préférable de réserver cette sanction aux récidivistes ou à ceux qui se sont rendus coupables d'une imprudence inexcusable. Ainsi ces sanctions sévères appliquées aux cas les plus graves seraient d'un effet salubre pour l'éducation de l'automobiliste.

.../...

Si toutes ces mesures sont appliquées par notre police de la route, nous pensons que toute la nation ivoirienne et les compagnies d'assurance bénéficieront de ses retombées. Les Pouvoirs Publics doivent veiller à leur application effective. Ils doivent avoir un rôle d'éducateur. Heureusement, que l'OSER s'est assigné cette mission.

L'Office de la Sécurité Routière (l'OSER)

L'OSER, Office de la Sécurité Routière est un établissement public à caractère administratif, placé sous la tutelle de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports. Il a été créé par la loi n° 78.661 du 4 août 1978. Il est organisé administrativement et financièrement par le décret n° 78.1088 du 28 décembre 1978.

La loi précitée précise les activités de l'OSER qui sont :

- la recherche et la mise en oeuvre ainsi que la coordination et la mobilisation de tous les moyens en hommes et en matériel destinés à accroître la sécurité des usagers de la route.

- l'éducation routière,

- l'information et la sensibilisation des usagers,

- la formation, le recyclage et le perfectionnement des conducteurs,

.../...

- la prévention des accidents de la circulation,
- la lutte contre les accidents de la circulation,
- l'organisation des secours aux blessés de la route.

Pour ce dernier cas, le ramassage des blessés doit se faire dans de bonnes conditions. Les soins doivent être assurés sur place et durant le transport, les hôpitaux doivent être prévenus de la réception des blessés pour ne pas être débordés et éviter les pertes de temps nuisibles. Un exemple précis et récent : un vendredi matin s'est produit à 400 kilomètres d'ABIDJAN, un accident grave qui a entraîné la mort de 14 personnes, 15 blessés, d'autre part, ont été ramassés sur le lieu du sinistre. Ces blessés ont été évacués par avion et amenés dans les hôpitaux d'ABIDJAN l'après-midi. Il aurait été plus judicieux d'envoyer une équipe de réanimation avec l'avion pour assurer une évacuation dans les meilleures conditions possibles. Il aurait été aussi plus judicieux de prévenir les hôpitaux de l'arrivée de ces blessés, ce qui aurait permis de gagner un temps plus précieux pour leur traitement.

L'OSER a déjà organisé certaines campagnes dont les plus populaires ont été les campagnes "Roulez avec de bons pneus" (du 7 au 12 juillet 1980), le port obligatoire de la ceinture de sécurité et enfin l'éclairage. D'autres campagnes non moins importantes concernant les

freins, le code piéton, la lutte contre l'alcoolisme, le contrôle de la limitation de vitesse, ont connu un succès relatif.

Dans le cadre de sa mission, l'OSER collabore étroitement avec de nombreux organismes publics, para-étatiques ou privés. Grâce à tous ces concours extérieurs, en si peu de temps, l'OSER a pu mener de nombreuses actions malgré le nombre très réduit de ses agents et la modicité de ses ressources financières.

Cependant, le succès de l'OSER n'est pas total. Il serait souhaitable que l'OSER soit représenté dans tous les départements du pays. Ceci lui permettra d'atteindre ses objectifs à savoir ; sensibiliser les usagers de la route afin de prévenir donc de diminuer le nombre des accidents.

La lutte contre les accidents de la route n'est pas la seule affaire des Pouvoirs Publics. Les exploitants de véhicules ont un rôle important à jouer.

.../...

B - ROLE DES CONDUCTEURS ET PROPRIETAIRES DE VEHICULES
ET DU SYNDICAT DES TRANSPORTEURS DE COTE D'IVOIRE

La circulation routière serait infiniment moins dangereuse si chaque conducteur appliquait dans le souci de sauvegarder sa vie et celle d'autrui quelques règles de prudence élémentaire et si chaque propriétaire de véhicule avait soin de maintenir son matériel en bon état d'entretien.

Le conducteur de véhicule

Il doit savoir manier avec intelligence et prudence son véhicule. En cela le titulaire du permis récent n'est pas encore un bon conducteur car il ne possède que des notions théoriques du Code de la Route. Il lui faudra un certain temps pour acquérir les réflexes rapides qui sont nécessaires à un conducteur. Pendant tout ce temps il doit continuer l'apprentissage et surtout s'abstenir d'effectuer de longs parcours (pour les conducteurs professionnels). Il doit rouler à une vitesse modérée. C'est au prix de ces conseils que le titulaire d'un permis récent aura à la longue une prudence instinctive et évitera des accidents horribles pouvant alourdir encore la perte. Enfin, nos conducteurs doivent s'abstenir de la consommation de stupéfiants car

.../...

ils émoussent leurs réflexes.

Il faut entretenir le véhicule

Nos propriétaires de véhicules ont souvent tendance à se préoccuper de la peinture impeccable au lieu de conserver leurs véhicules dans un état d'entretien sans défaillance. Ils oublient que leur rôle consiste également à entretenir leurs véhicules. Un conducteur consciencieux doit s'astreindre à faire réviser périodiquement son véhicule afin d'éviter les accidents dus à une défaillance mécanique. A cet effet, la COTE D'IVOIRE a créé en septembre 1974, la SICTA pour reprendre l'activité automobile du BUREAU VERITAS. La SICTA a développé l'inspection technique automobile sur l'ensemble du territoire de COTE D'IVOIRE, en construisant de nouvelles stations et des centres de contrôles ce qui améliore sans cesse la qualité des visites techniques et évite de longs déplacements aux usagers. Les conducteurs doivent cesser de rouler avec des pneumatiques anormalement usés. Ils doivent abandonner les pneumatiques déclassés dont le commerce et l'utilisation sont maintenant interdits.

Nous espérons qu'il y aura un changement dans l'entretien des véhicules. Nous sommes aussi convaincus de l'efficacité de l'ins-

.../...

pection technique en particulier dans les pays africains où l'évolution rapide du parc automobile n'est pas toujours en rapport avec l'évolution du pouvoir d'achat qui reste très en dessous. Ceci revient à dire que de nombreux utilisateurs se contentent de véhicules d'occasion, parfois vétustes. Il est donc absolument nécessaire d'effectuer un contrôle technique si l'on veut éviter les accidents mortels et maintenir à un niveau d'entretien acceptable un parc automobile.

Rôle du Syndicat des Transporteurs de Côte-d'Ivoire

Tous les automobilistes professionnels ivoiriens sont regroupés au sein d'un organisme qu'on appelle le Syndicat des Transporteurs de Côte-d'Ivoire. Nous souhaitons que ce syndicat collabore étroitement avec les Pouvoirs Publics afin que les dangers de la route soient sans cesse signalés et écartés. Il ne doit pas avoir pour unique préoccupation la recherche du profit et la défense de ses droits. S'il est à même de connaître ses droits, il serait judicieux qu'il sache ses obligations. La COTE D'IVOIRE attend de ce syndicat des réalisations concrètes pour le maintien d'une bonne sécurité routière. Ce groupement d'automobilistes peut pousser sans cesse à l'amélioration technique des véhicules, et insister auprès des Pouvoirs Publics pour que l'automobile soit considéré non seulement comme une marque de progrès

.../...

mais aussi comme un facteur de développement économique. Le Syndicat doit prendre ses responsabilités. Il doit avoir un rôle d'éducateur de ses membres et de ses conducteurs de cars et de camions.

Il pourrait par exemple tenir un fichier des chauffeurs professionnels et instaurer un système de prime en cas de non accident.

Les assureurs ont aussi intérêt à préconiser certains moyens propres à réduire les accidents.

C - ROLE DES ASSUREURS

Les assureurs sont les premiers intéressés à la réduction du nombre des accidents et à la diminution de leur gravité. Leur effort de prévention pourrait s'exercer sur l'assuré par le moyen du bonus malus, par la résiliation des contrats onéreux, par l'insertion d'une franchise, enfin par l'encouragement aux mesures de prévention prises par l'assuré.

L'instauration d'un véritable bonus malus

Par le bonus on diminue le tarif d'assurance pour le bon conducteur ; on le majore par le malus pour le mauvais conducteur.

.../...

L'intérêt du système c'est que les conducteurs deviennent de plus en plus prudents car ils ont peur d'être pénalisés par un malus. Certains conducteurs de peur de perdre leur bonification, prennent à leur propre charge les petits sinistres donc ne les signalent pas aux assureurs.

Il faut prévoir par conséquent la généralisation du système de bonus-malus qui doit être un élément de "moralisation" du risque automobile, donc un élément de prévention.

La résiliation des contrats onéreux.

C'est un moyen qui amènera l'automobiliste à mieux conduire. Ici encore, la sanction est salutaire car la crainte de ne plus avoir un assureur ou d'en avoir mais en payant plus cher devant le Bureau Central de Tarification obligera le mauvais conducteur à être prudent.

Les franchises doivent être d'application générale.

Elle constitue un facteur puissant de prévention par l'élément pécuniaire qu'elle représente. En COTE D'IVOIRE elle existe seulement au niveau du "Pool Taxi". Elle serait la bienvenue dans les autres domaines car les taxis ne sont pas les seuls responsables des accidents de la circulation.

.../...

Encouragement aux mesures de prévention prises
par l'assuré.

C'est aussi une sorte de bonus-malus. Mais ici la prime d'encouragement est donnée sans chercher au préalable si le conducteur n'a pas encore causé d'accident. C'est aussi un moyen dont dispose l'assureur pour récompenser l'assuré prévoyant. C'est une réduction du tarif de l'assurance accordée à un conducteur qui aura pris certaines mesures propres à assurer la sécurité des usagers.

Par ces quelques solutions, l'assurance montre l'intérêt qu'elle porte à la prévention des accidents.

Pour nous résumer en une seule phrase, nous dirons que la Sécurité Routière solution au déficit automobile doit être l'oeuvre de tout un chacun parce que tous les Ivoiriens ont droit à la sécurité.

-o-o-o-o-o-

S O M M A I R E

I - LES CAUSES DU DEFICIT

A - LES CAUSES EXTERIEURES A L'ASSURANCE

1 - LES CAUSES HUMAINES

- a) Etat alcoolique du conducteur
- b) Le non respect des règles du Code de la Route
- c) Les Permis de Conduire "achetés".

2 - LES CAUSES MATERIELLES

- a) L'infrastructure routière
- b) L'état d'entretien des véhicules.

.../...

B - LES CAUSES PROPRES A L'ASSURANCE

1 - LES CAUSES LIEES AUX POUVOIRS PUBLICS

- a) Absence de politique de Prévention
- b) Difficultés de réajuster les tarifs

2 - LES CAUSES LIEES A LA SITUATION GENERALE

- a) Coût élevé des condamnations
- b) Difficultés d'obtenir gain de cause des nullités
- c) Absence de politique de sélection et de surveillance du portefeuille
- d) Pas de recours de franchise à part le "Pool Taxi"
- e) L'accident n'est plus considéré comme une fatalité.

.../...

II - LES SOLUTIONS AU DEFICIT

AUTOMOBILE : LA SECURITE

ROUTIERE

A - ROLE DES POUVOIRS PUBLICS

1 - LA REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

ROUTIERE

2 - L'INFRASTRUCTURE ET LA SIGNALISATION

ROUTIERE

3 - LA POLICE DE LA CIRCULATION ET LA REPRESSION

DES INFRACTIONS

4 - L'OFFICE DE LA SECURITE ROUTIERE (OSER)

B - ROLE DES CONDUCTEURS ET PROPRIETAIRES DE VEHICULES

ET DU SYNDICAT DES TRANSPORTEURS DE COTE D'IVOIRE

1 - CONDUCTEUR DU VEHICULE

2 - ENTRETIEN DU VEHICULE

.../...

3 - LE SYNDICAT DES TRANSPORTEURS DE COTE-
D'IVOIRE

C - ROLE DES ASSUREURS

1 - L'INSTAURATION D'UN VERITABLE BONUS MALUS

2 - LA RESILIATION DES CONTRATS ONEREUX

3 - LES FRANCHISES

4 - ENCOURAGEMENT AUX MESURES DE PREVENTION
PRISES PAR L'ASSURE

-0-0-0-0-0-0-

