



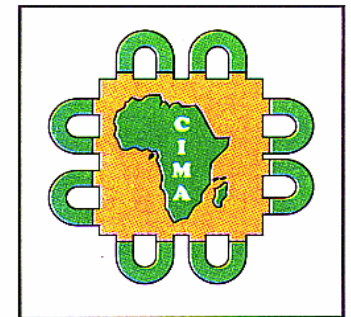
LE RÔLE DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES DANS LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE FRANCOPHONE

Orateur : Jean Claude NGBWA

**Organisme : Conférence Interafricaine des
Marchés d'Assurances (CIMA)**

Fonction : Secrétaire Général

E-mail : cima@cima-afrique.org





INTRODUCTION

La CIMA regroupe les huit (8) pays de l'Union Économique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA) et les six pays de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

Ce regroupement traduit la volonté d'intégration régionale des États, pour une libre circulation des personnes, des biens et des services.

INTRODUCTION (suite)

Les principaux objectifs de la CIMA se définissent à travers :

- le développement d'une coopération économique sous régionale devant aboutir à la création d'un vaste marché unique des assurances ;
- le financement des économies nationales par le secteur des assurances ;
- l'élaboration du Code des assurances de la CIMA applicable dans les 14 États membres ;
- le contrôle des entreprises d'assurance et de réassurance par un organe supranational unique ;
- la formation des cadres du secteur des assurances.

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

1) les infrastructures routières

- Le réseau routier est insuffisant et en mauvais état dans l'ensemble.
- La densité routière reste la plus faible au monde : 6,8km pour 100km². elle est variable suivant les États.
- En zone CEMAC: le réseau routier comporte 57 858 km dont 12% de routes bitumées;
- En zone UEMOA: 165 858 km dont 15% de routes bitumées

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

2) la vétusté du parc automobile

- Le taux d'équipements moyen est très faible (11 véhicules pour 1000 habitants) et traduit l'inaccessibilité au bien automobile.
- La zone CEMAC dispose d'un parc automobile estimé à 1,1million d'unités avec une moyenne de 13 ans d'âge. En zone UEMOA, plus de 70% de véhicules de transport de marchandises inter-Etats ont plus de 15 ans d'âge.
- 12% du parc est composé de véhicule neufs.

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

3) la capacité des conducteurs

- Malgré les politiques de formation mises en œuvre par les ministères chargés des transports et le rôle positif joué par les associations professionnelles dans divers pays, certains conducteurs circulent sans permis de conduire.
- Certains moniteurs des autos-écoles sont souvent peu ou mal formés ou sans expérience professionnelle.

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

4) le transport des passagers dans des conditions insuffisantes de sécurité

- ▶ En raison de l'insuffisance des routes, plusieurs modes de transport cohabitent sur une même voie (piétons, animaux, motos, taxis, camions...).
- ▶ Non respect des normes réglementaires en matière de transport (généralisation des surcharges) et des autres mesures de sécurité.

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

5) la méconnaissance des règles du code de la route

Du fait de l'analphabétisme, une grande partie de la population ignore les règles élémentaires du code de la route, même si dans certains États, des efforts sont faits pour traduire le code de la route dans les langues nationales. Rares sont les conducteurs de motos ayant reçu une formation spécifique dans un centre approprié.

I / LES PRINCIPALES CAUSES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA ZONE CIMA.

6) la corruption de fonctionnaires

La multiplication des barrières physiques et non physiques qui entravent la fluidité du trafic, favorisent la corruption des agents affectés au contrôle routier et multiplient les risques d'accidents.

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

A/ DISPOSITIF JURIDIQUE

L'assurance des véhicules à moteur et de leurs remorques et semi-remorques est obligatoire dans tous les pays de la CIMA. Elle garantit la responsabilité civile des personnes et celle du souscripteur de contrat et du propriétaire du véhicule.

La garantie de responsabilité civile s'étend à l'ensemble des territoires des États membres de la CIMA.

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

B/ CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES

La conséquence immédiate de l'insécurité routière pour les sociétés d'assurances est l'augmentation du nombre des sinistres et l'alourdissement des charges de réparation:

- ▶ Déséquilibre dans la gestion des contrats entraînant l'augmentation des tarifs ;
- ▶ Non-assurance des véhicules du fait de l'incivisme et des tarifs élevés ;
- ▶ Mise en faillite de certaines sociétés et des fonds de garantie automobile.

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

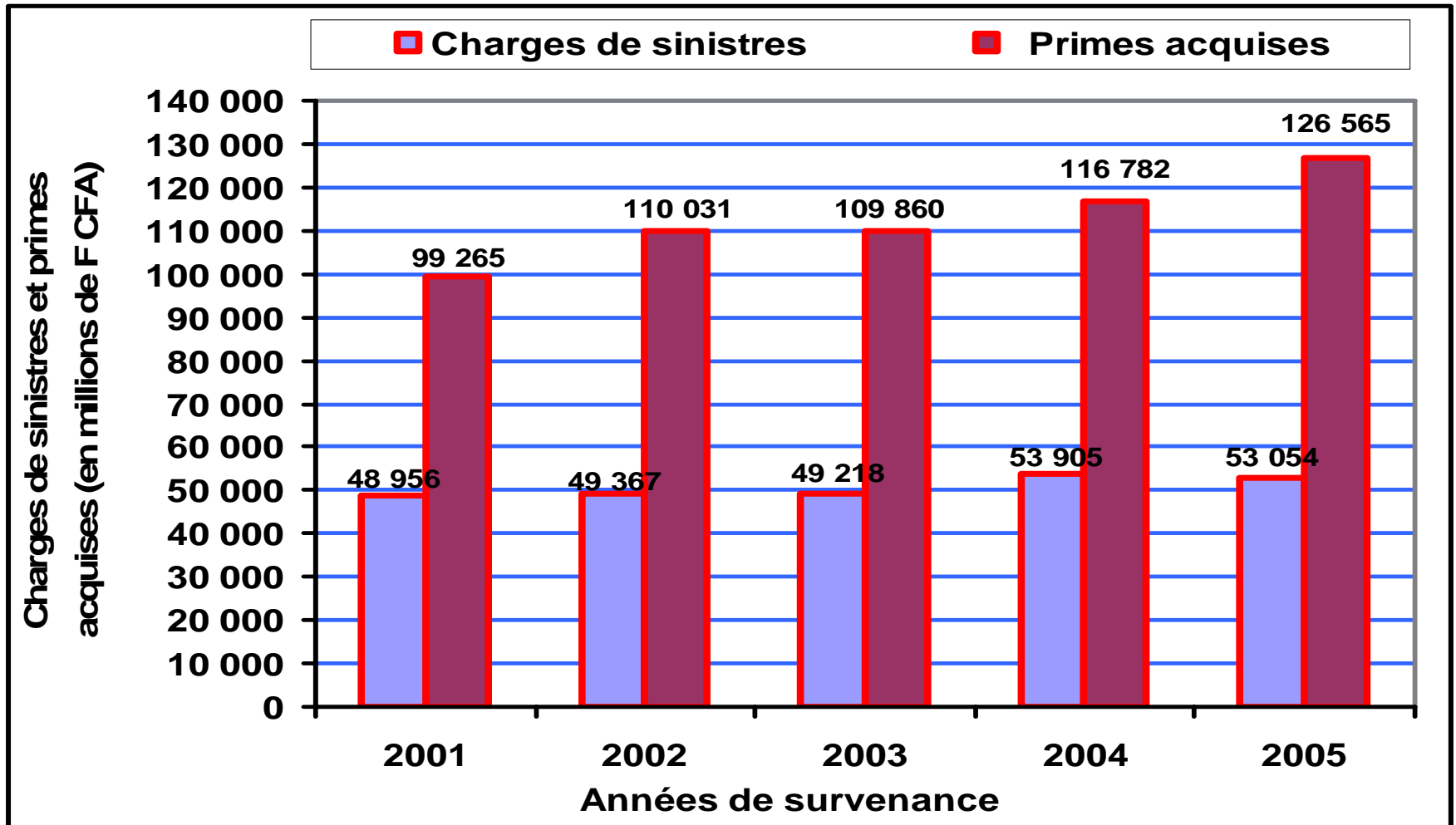
coûts d'accidents de la circulation routière

en millions FCFA

Exercice d'inventaire	Opérations	Exercice de survenance					TOTAL
		Année 2001	Année 2002	Année 2003	Année 2004	Année 2005	
Année 2005	Règlements	31 091	28 130	24 957	24 008	13 826	122 011
	Provisions	17 865	21 238	24 261	29 897	39 228	132 489
	Total sinistres	48 956	49 367	49 218	53 905	53 054	254 500
	Primes acquises	99 265	110 031	109 860	116 782	126 565	562 502
	% Sinistres/ Primes acquises	49,32%	44,87%	44,80%	46,16%	41,92%	45,24%

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

Evolution des sinistres et des primes acquises par années de survenance



II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

MESURES DE SAUVEGARDE

Les conséquences seraient plus graves encore si les autorités n'avaient pas mis en place de nouvelles mesures: le tarif minimal, la barémisation, le fonds de garantie automobile, les cartes rose et brune.

1) Le tarif minimal

Le tarif est librement fixé par l'assureur, mais doit être au moins égal au tarif minimal approuvé par la CIMA.

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

2) La barémisation de l'indemnisation

Le code des assurances limite l'intervention du juge dans la fixation de l'indemnité due aux victimes d'accidents de la circulation et à leurs ayants droit. Cette limitation concerne les préjudices indemnifiables et leurs quantum (articles 257, 258 et suivants du code des assurances). Le juge ne peut y déroger (article 239 du code des assurances).

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

3) Le Fonds de Garantie Automobile (FGA)

Le Fonds de Garantie Automobile est chargé de l'indemnisation et de la prise en charge des victimes des dommages résultant d'atteintes à leurs personnes nés d'un accident causé par un véhicule, lorsque le responsable des dommages est inconnu (cas de fuite) ou n'est pas assuré.

Il est financé par l'État et les compagnies d'assurances.

II / LES CONSEQUENCES DE L'INSECURITE ROUTIERE SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES.

4) La carte brune CEDEAO et la carte rose CEMAC

- Elles sont instituées pour la gestion et l'indemnisation des accidents de la circulation routière causés par un véhicule assuré d'un pays dans un autre pays membre: la carte brune CEDEAO (nom dérivé de la couleur de la carte) et la carte rose CEMAC.
- La détention de cette carte suppose que le véhicule est assuré et conditionne son autorisation de circuler dans le pays tiers.

III / LES OBSTACLES A LA LUTTE CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE

En résumé, les principaux obstacles à la sécurité routière dans la zone CIMA :

- l'insuffisance et la défectuosité des infrastructures routières (modicité des investissements publics...) ;
- La corruption de certaines autorités chargées du contrôle des véhicules ;
- la légèreté des sanctions pour l'inobservation des règles du code de la route ;
- la modicité des moyens financiers et humains affectés à la sécurité et à la prévention routière ;
- Absence de formation des usagers.

IV/ QUEL ROLE PEUVENT JOUER LES SOCIETES D'ASSURANCES DANS LA PROMOTION DE LA SECURITE ROUTIERE

Les sociétés d'assurances peuvent :

- participer au financement des structures de prévention et de sécurité routière ;
- organiser des journées de sensibilisation des usagers sur la sécurité routière ;
- Informer régulièrement le public et les usagers à travers la presse écrite et orale sur la circulation routière et le rôle de l'assurance.

CONCLUSION

- L'optimisation d'un réseau intégré de transport routier viable et durable accessible tant en zone rurale qu'urbaine doit permettre l'intégration régionale et une coopération économique devant aboutir à la création d'un vaste marché unique des assurances.
- Les compagnies d'assurances des pays membres de la CIMA contribuent déjà à la promotion de la sécurité routière par des actions de prévention mais leur domaine d'intervention reste limité.