



CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES  
(CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

B.P-1575 YAOUNDE – Tél :(+237) 22 20 71 52 – FAX : (+237) 22 20 71

E-mail: [iaa@cameroun.com](mailto:iaa@cameroun.com)

Site web: <http://www.iiacameroun.com>

Yaoundé/Cameroun



MEMOIRE DE FIN DE CYCLE  
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES  
SPECIALISEES EN ASSURANCES (DES S-A)

(Cycle III, 23<sup>ème</sup> promotion 2016 – 2018)

**THEME :**

**ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS PUBLICS EN REPUBLIQUE  
DU CONGO**

**Présenté et soutenu par :**

OSSERE Stève

IIA

DESS-A (23<sup>ème</sup> Promotion)

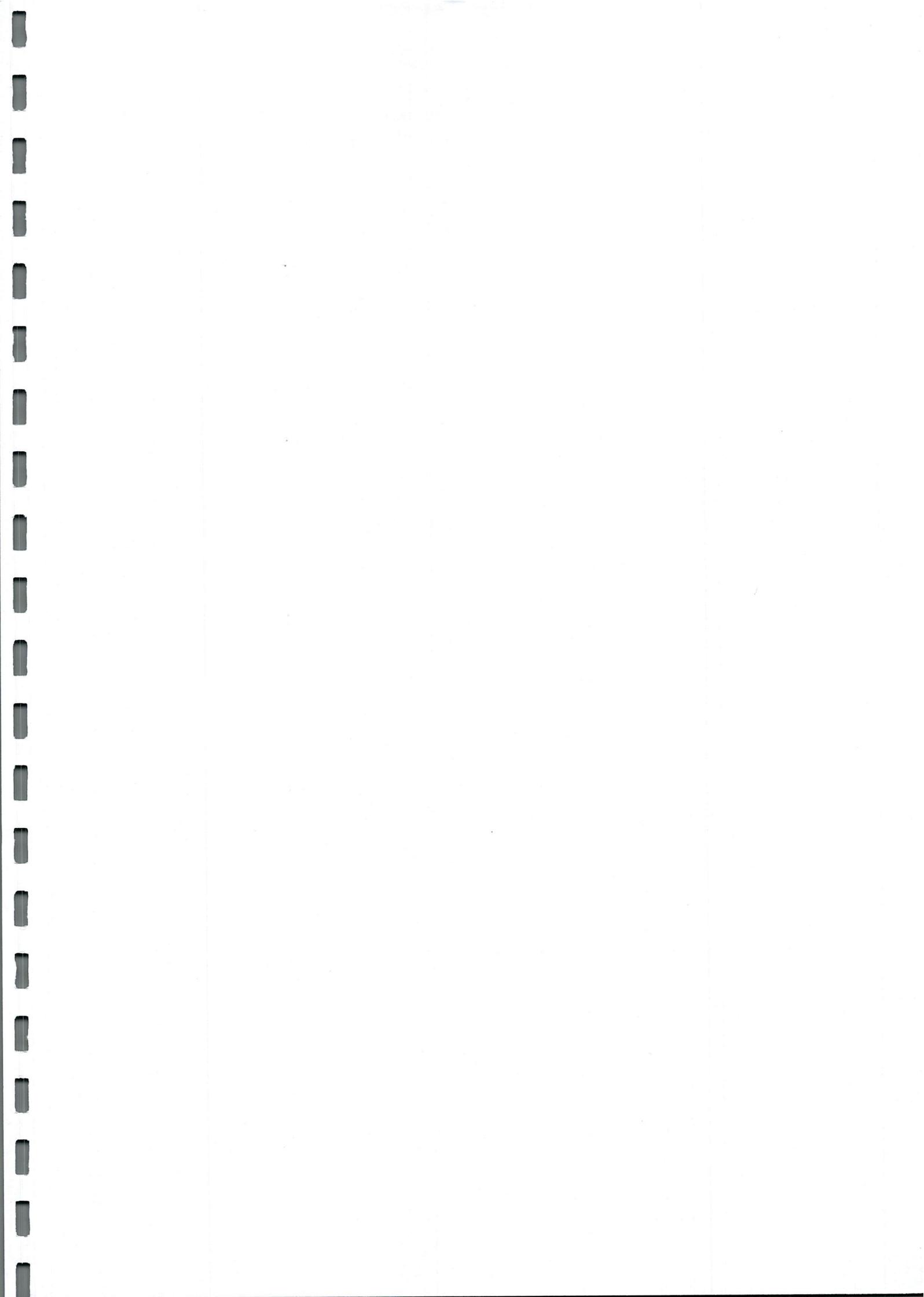
**Sous la direction de :**

M. GANDZIEN Tiffany Dundas

Chef du Département Production

SAHAM ASSURANCE Congo

Novembre 2018



## **SOMMAIRE**

DEDICACE :.....	iii
REMERCIEMENTS .....	iv
SIGLES ET ABREVIATIONS .....	v
LISTE DES TABLEAUX .....	vi
LISTE DES GRAPHIQUES :.....	vii
RESUME.....	viii
ABSTRACT .....	ix
PARTIE I : PRÉSENTATION DU CADRE THÉORIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	5
CHAPITRE 1 : GENERALITE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	6
SECTION 1 : L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET SES PARTICULARITES SUR LE MARCHE CONGOLAIS.....	6
I. Chronologie de l'assurance automobile en République du Congo.....	6
II. Particularité de l'assurance automobile.....	7
SECTION 2 : TARIFICATION ET GESTION DES SINISTRES AUTOMOBILE.....	9
CHAPITRE 2: DISPOSITIF REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	13
SECTION 1 : CADRE REGLEMETAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	13
I. Les textes réglementaires .....	13
II. Une assurance obligatoire .....	15
SECTION 2: PRÉSENTATION ET ATTRIBUTION DES POUVOIRS <i>PUBLICS</i> .....	19
I. Les attributions des DNA.....	20
II. L'autorité de tutelle.....	21
PARTIE II : ETATS DES LIEUX ET AMELIORATION DE L'APPROCHE DE L'ETAT DANS L'ENCADREMNT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN REPUBLIQUE DU CONGO. ....	26
CHAPITRE 1 : ETAT DES LIEUX DE L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU 31 DECEMBRE 2016. ....	27
SECTION1 : LE MARCHE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	27
I. SITUATION CONSOLIDEE DU MARCHE.....	27
II. SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMBILE AU COURS DE TROIS DERNIERES ANNEES (2014-2016) .....	29
SECTION 2 : LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES FACE AUX REALITES DU MARCHE .....	34
I. L'application des dispositions règlementaires.....	35

II. Les vulnérabilités résultant des pratiques réelles du marché.....	39
CHAPITRE 2 : SUGGESTIONS FACES AUX FAIBLESSES CONSTATEES .....	47
SECTION 1 : LES MESURES PRISES. ....	47
I. Les mesures prises au niveau local. ....	47
II. Les mesures des résolutions prises lors des états généraux des assurances CIMA- FANAF... ..	48
SECTIONS2 : APPROCHE DES SOLUTIONS .....	49
I. Les mesures prometteuses.....	50
II. LES MESURES NON PROMETTEUSES : .....	52
CONCLUSION GENERALE .....	53
TABLE DES MATIERES.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
BIBLIOGRAPHIQUE.....	55
ANNEXES .....	56
TABLE DE MATIERES .....	57

## DEDICACE :

Ce modeste travail est dédié à :

-  Mon mentor, le Docteur David O. OYEDEPO ;
-  Mon père, OSSERE IKOUMA Albert ;
-  Ma mère, NOUMBO Clémentine ;
-  Toutes les personnes qui me sont chères.

## REMERCIEMENTS

Nous ne saurions rédiger ce mémoire sans témoigner notre gratitude à tous ceux qui nous ont permis d'effectuer ce stage académique, et tous ceux qui nous ont soutenus dans divers domaines : moral, académique et financier.

Il s'agit particulièrement de :

- M. ADJANON Urbain Philippe, Directeur Général à l'IIA pour ses prestigieux conseils durant notre formation ;
- M. DEMBO DANFAKHA, Directeur des Études à l'IIA pour nous avoir accompagnés tout au long de notre formation ;
- Mrs et Mmes enseignants de l'IIA pour leurs contributions à notre formation ;
- Tout le personnel de l'IIA ;
- M Étienne KOUADIO, Directeur Général de SAHAM ASSURANCE Congo pour nous avoir accepté comme stagiaire dans sa structure ;
- M. GANDZIEN DUNDAS Tiffany, responsable production SAHAM ASSURANCE Congo qui, malgré ses nombreuses occupations a accepté de nous encadrer dans ce travail ;
- M. NKOUANKAM NONO Berlin, Directeur Technique de SAHAM ASSURANCE Congo pour ses interventions multiples lors de la rédaction de ce mémoire;
- M. NDOLO Serge, responsable production à l'ARC (Bureau direct Pointe-Noire) pour ses assistances multiples pendant la rédaction de ce mémoire ;

Que tous ceux qui ont contribué sous une forme ou une autre à la réalisation de ce travail, mais dont les noms n'ont pas été cités, y trouvent également l'expression de notre sincère reconnaissance.

## SIGLES ET ABREVIATIONS

AGC	Assurances Générales du Congo
ARC	Assurances et Réassurances du Congo
CA	Chiffre d’Affaire
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l’Afrique Centrale.
CG	Congo
CIMA	Conférence Interafricaine des Marché d’assurances
CRCA	Commission Régionale de Contrôle des assurances
DA	Direction des Assurances
DGIFN	Direction Générale des Institutions Financières Nationales.
DNA	Direction Nationale des Assurances
DT	Directeur Technique
FANAF	Fédération des Sociétés de Droit National Africaines
FCFA	Francs des Colonies Françaises d’Afrique
FGA	Fonds de Garantie Automobile
IIA	Institut International des Assurances
J-C	Jésus-Christ
LCR	Loi Fédérale Suisse
MARA	Management des Risques d’Assurances
MEFPP	Ministère de l’Économie, des Finance et du Portefeuille Public
NSIA	Nouvelle Société Interafricaine d’Assurances
PIB	Produit Intérieur Brut
PV	Procès -Verbal
TPV	Transport Public des Voyageurs

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition du chiffre affaire par compagnie.....	28
Tableau 2 : Évolution CA automobile.....	29
Tableau 3 : Évolution des parts du CA automobile sur l'ensemble des CA du marché.....	30
Tableau 4 : Évolution du taux de la sinistralité de la branche automobile.....	30
Tableau 5 : Évolution du taux de pénétration de l'assurance automobile.....	31
Tableau 6 : Évolution du taux de contribution de l'assurance automobile à l'investissement national.....	32
Tableau 7 : Évolution du taux de sinistralité.....	32
Tableau 8 : Évolution du CA de la branche automobile par compagnie.....	33

## LISTE DES GRAPHIQUES :

Graphique 1:Représentation graphique de la part du marché par compagnie.....	28
Graphique 2:Représentation graphique de l'évolution du CA de la branche automobile.....	30
Graphique 3:Représentation graphique des sinistrés automobile payés.....	31
Graphique 4:Représentation graphique de l'évolution du taux de pénétration de l'assurance automobile.....	32
Graphique5:Représentation graphique du taux de la sinistralité.....	32
Graphique6:Représentation graphique du taux de contribution à l'investissement National..	33

## RESUME

Dans la zone CIMA, le secteur des assurances tire la plus grande part de son chiffre d'affaire de la souscription des contrats d'assurance automobile. La République du Congo ne fait pas exception. L'assurance automobile domine nettement le marché des assurances. D'où l'importance de contrôler la mise en œuvre des garanties automobiles, de la souscription au règlement des sinistres.

Malgré la législation du code des assurances CIMA et l'implication des autorités nationales, les assureurs du fait de la mauvaise gestion des contrats d'assurance automobile ont une mauvaise image aux yeux du public. En effet, plusieurs pratiques peu orthodoxes ont été répertoriées au niveau des différents acteurs de l'industrie des assurances.

Plusieurs rencontres, séminaires ont été initiés afin de mettre fin aux pratiques peu scrupuleuses minant le secteur des assurances. Des propositions de solutions ont été faites, mais les acteurs pèchent quant à la mise en œuvre effective des recommandations faites tant par la CRCA au niveau communautaire que par la Direction Nationale des assurances.

Il faut reconnaître que beaucoup de fauteurs de troubles ne sont pas du domaine des assurances ou n'y connaissent rien bien qu'ils tirent profit des activités d'assurance. C'est notamment le cas des agents de police routiers qui raquentent les usagers des véhicules automobiles ou encore le cas des intermédiaires véreux.

Le mal est profond et enraciné. Son éradication exige des efforts soutenus de la part de tous les acteurs du monde des assurances. Dès lors, il est nécessaire que la Direction Nationale des Assurances, dont les faiblesses sont multiples, puisse disposer des moyens idoines afin de mieux traiter les plaintes des victimes d'accidents grâce à un effectif qualifié et intransigeant au regard des violations répétées du code des assurances CIMA.

## ABSTRACT

In the CIMA zone, the insurance sector derives the largest share of its turnover from the subscription of automobile insurance contracts. The Republic of Congo is no exception. Motor insurance clearly dominates the insurance market. Hence the importance of controlling the implementation of automobile guarantees from underwriting to claims settlement.

Despite the legislation of the CIMA insurance code and the involvement of national authorities, insurers, due to the mismanagement of automobile insurance contracts, have a bad image in the eyes of the public. Indeed, several unorthodox practices have been identified at the level of different players in the insurance industry.

Several meetings and seminars have been initiated to put an end to unscrupulous practices undermining the insurance sector. Proposals for solutions have been made, but the players are skeptical about the effective implementation of the recommendations made both by the CRCA at the community level and by the National Insurance Board.

It must be recognized that many troublemakers are not in the insurance business or are not specialists of insurance, although they benefit from the insurance business. This is particularly the case for road police officers who ransom users of motor vehicles or the case of fictitious intermediaries.

The evil is deep and rooted. Eradication requires sustained efforts from all the players. Therefore, it is necessary that the national insurance authority, whose weaknesses are multiple, have appropriate means to better address the complaints of accident victims through a qualified and uncompromising workforce in view of repeated violations of the CIMA insurance code.

## INTRODUCTION GENERALE :

La mise en circulation des véhicules terrestres à moteur, ainsi que leurs remorques et semi-remorques n'est pas sans danger pour l'homme. L'utilisation de ces engins cause des dégâts énormes et les victimes peuvent se retrouver sans réparation des préjudices subis pour des raisons multiples : insolvabilité ou fuite des auteurs responsables d'accidents etc.

L'assurance automobile est une solution aux dommages matériels et corporels causés par ces véhicules. Cette branche d'assurance fait l'objet d'un encadrement particulier tant au niveau international que national.

Elle représente la branche d'assurance la plus dominante des portefeuilles de la plupart des compagnies d'assurances du marché de la zone CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés des Assurances). Les risques automobiles comptent pour 24% dans les émissions de la sous-région (263 milliards de F CFA contre 247 milliards FCFA en 2015) avec une progression de 6,4% en 2016<sup>1</sup>.

Elle fait l'objet d'une revue de littérature abordée par un certain nombre d'auteurs notamment :

Le Docteur Zacharie YIGBEDEK qui écrit, dans son ouvrage intitulé *l'assurance automobile, théorie et pratique*, les Presses Universitaires de Yaoundé 2015: «*l'assurance automobile représente en moyenne 30% du chiffre d'affaires globale de nos marchés et traine un lourd et chronique déficit, qu'elle est sans doute la branche d'assurance la plus familière des assurés* ». Mais la méconnaissance de cette branche d'assurance par la plupart de ces assurés et dans le souci surtout d'apporter plus d'éclaircissement à ce sujet à un public varié, l'a conduit à la rédaction de ce livre. Dans cet ouvrage, monsieur YIGBEDEK met l'accent sur plusieurs aspects de l'assurance automobile : la classification et l'obligation de l'assurance automobile, la technique, la gestion des sinistres, les opérations préalables à l'indemnisation, la comparaison de l'indemnisation des préjudices corporels sous le régime du Code CIMA avec celle de certaines législations nationales...

PICARD (M) et BESSON (A) dans **les Assurances Terrestres en Droit Français**, Librairie Générale de Droit et de jurisprudence, Paris, Tome I, 3<sup>ème</sup> édition 1972, Tome 2, 3<sup>ème</sup> édition 1972, ont mis l'accent au titre II du présent livre sur l'assurance de responsabilité, où sont successivement envisagés l'action de la victime contre l'assuré et le recours de l'assuré contre l'assureur, l'action directe de la victime contre l'assureur et, enfin, l'importante institution que constitue l'assurance de responsabilité automobile obligatoire. Outre l'aspect pratique, y sont exposées les réponses aux questions juridiques relatives aux contrats d'assurances qui

---

<sup>1</sup>FANAF 2018

permettent de mieux comprendre et cerner des notions fondamentales telles que : le dol en matière de contrat, la stipulation pour autrui, la gestion d'affaires, la cession des créances, la subrogation, la sanction de l'inexécution du contrat etc.

LAMBERT-FAIVRE dans son livre portant sur le *Droit des Assurances*, présente les droits et les obligations des parties dans les contrats d'assurances.

En rapport à notre étude sera privilégiée l'approche explicative de l'intervention de l'État.

En République du Congo, le secteur des assurances est régi par les dispositions du Code CIMA. L'assurance automobile faisait déjà l'objet d'une obligation d'assurance depuis 1970 par l'ordonnance 1-70 du 10 janvier 1970 avant même l'avènement du code CIMA. De nos jours, cette obligation est régie par le code CIMA dans le titre 1 du livre 2 à l'article 200. A cet effet, les pouvoirs publics ont l'obligation de veiller au respect des dispositions réglementant cette branche d'assurances. Il est ainsi pertinent de s'intéresser à la relation qui lie les pouvoirs publics à l'assurance automobile.

Parmi les recommandations formulées lors des états généraux de l'assurance qui s'étaient déroulés du 07 au 09 mars 2018 au siège du Patronat ivoirien à Abidjan (République de Côte-d'Ivoire), l'assurance automobile avait été évoquée comme un moyen de restaurer la confiance auprès du grand public. Cette suggestion de redorer le blason de l'assurance dans notre zone via l'assurance automobile atteste la prédominance de cette branche d'assurances et soulève des questionnements qui nous ont interpellé et ont attiré notre attention sur la problématique de l'encadrement actuel de l'assurance automobile en République du Congo. D'où le choix du thème : *Assurance automobile et pouvoirs publics en République du Congo*.

Le secteur des assurances en République du Congo est encore dans sa phase de décollage avec un taux de pénétration de 3,97%<sup>2</sup>. Le marché congolais est constitué de sept (07) compagnies d'assurances dont cinq (05) en non vie et deux (02) en vie. La branche générale type risques divers arrive en tête suivie du secteur de l'assurance vie en plein essor.

Dans son processus de développement, le marché congolais des assurances en général et celui de l'assurance automobile en particulier rencontrent des difficultés. Ces difficultés proviennent d'une part de la propagation des certaines pratiques non conformes à la réglementation des assurances de la part des différents acteurs du marché et d'autre part de l'impuissance et des faiblesses des pouvoirs publics face au développement de ces pratiques. On note sur le marché des réalités suivantes :

- Le laxisme dû au copinage entre les autorités publiques et les acteurs du marché ;
- La présence sur le marché des intermédiaires véreux présentant des produits automobiles sans avoir obtenu préalablement l'agrément correspondant ;
- L'irrégularité des contrôles de la Direction des Assurances ;
- Le non reversement des primes d'assurances automobiles par certains intermédiaires ;
- Le manque de célérité dans la gestion des sinistres automobile ;
- Le retard dans la procédure de délivrance des procès-verbaux ;

---

<sup>2</sup>Rapport annuels 2018

- Le non fonctionnement effectif du Fond de Garantie Automobile ;
- Un phénomène de non assurance plus élevé par rapport à l'évolution du parc automobile.
- Une police routière qui fait l'objet des suspicions.
- Le tarif automobile date de l'époque du monopole de la Compagnie d'Assurances et de Réassurance du Congo.
- Les sinistres frontaliers ne sont pas payés à la cadence souhaitée ;
- Le problème de la prise en charge des victimes des accidents de circulation occasionnés par les véhicules de l'État et ses démembrements.

La liste est non exhaustive et fera l'objet du développement dans la suite de ce travail.

Ce travail s'appuie sur les dispositions du code CIMA ainsi que sur les différents textes nationaux qui régissent l'assurance automobile en République du Congo.

Selon l'article 300 du Code CIMA, les entreprises d'assurances sont soumises au contrôle de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA), organe régulateur de la conférence (article 309). Dans les mêmes dispositions de ce Code, les Directions Nationales des Assurances ont été instituées pour servir de relais à l'action de la CRCA dans chaque pays membre.

A cet effet, il est institué une Direction des Assurances en République du Congo, elle représente l'autorité de tutelle en matière d'assurances sur le marché congolais à qui incombe le devoir de veiller à l'encadrement de l'assurance automobile sur toute l'étendue du territoire national.

L'intérêt de ce travail est double : d'abord d'appréhender les obstacles liés au champ d'action de l'intervention de l'État dans l'encadrement et la surveillance du marché de l'assurance automobile, ensuite de proposer des pistes de solutions permettant d'instaurer une justice équitable entre les différents intervenants. Ceci en vue de garantir aux assurés et bénéficiaires des contrats d'assurance automobile la sauvegarde et la protection des leurs intérêts et aux autres intervenants plus de loyauté.

L'objectif de ce travail est, au regard des dispositions du code CIMA et des différents textes régissant l'assurance automobile notamment la responsabilité civile automobile de:

- Comprendre l'encadrement et la surveillance de l'assurance automobile par les pouvoirs publics en République du Congo;
- Comprendre les causes et origines des mauvaises pratiques présentes sur le marché ;
- Expliquer les irrégularités constatées sur le terrain ;
- Proposer les pistes de solutions permettant d'assainir le marché et atteindre par conséquent les objectifs qui sont fixés par la conférence à savoir, la protection des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurances, le développement sain et harmonieux de l'industrie des assurances et des économies des États membres de la CIMA.

Au Congo Brazzaville, l'autorité de tutelle doit améliorer son approche dans l'encadrement et la surveillance du marché de l'assurance automobile afin de faire obstacle aux mauvaises pratiques qui ne cessent de prendre de l'ampleur sur le terrain.

Toutefois, pour mener à bien notre étude, un certain nombre de questions méritent d'être posées autour de la problématique principale suivante :

- Quel est le rôle de l'État en matière d'assurance automobile ?

Il s'agit notamment des questions subsidiaires ci-après :

- Qu'en est-il de l'application effective des dispositions en vigueur réglementant l'assurance automobile sur le marché congolais?
- Quelles sont les insuffisances de l'État ?
- Qu'est ce qui a été fait pour résoudre ce problème ?
- Quelles sont les mesures correctives supplémentaires que doivent prendre les autorités compétentes pour un meilleur encadrement de l'assurance automobile?

La méthodologie retenue pour aborder ce travail est axée sur trois démarches notamment :

- Des entretiens semi-directifs avec certains responsables de la Direction des Assurances, des responsables des compagnies, des responsables du Pool TPV, des intermédiaires des assurances;
- Des questionnaires adressés à l'endroit des consommateurs de l'assurance automobile.
- La recherche empirique complétée par des nombreuses lectures sur ce sujet.

La période retenue pour mener cette étude est de trois (03) ans, elle concerne les années 2014 à 2016.

Concernant le plan adopté pour mener à bien ce travail, il est structuré en deux grandes parties, chacune d'elles s'articulant autour de deux (02) chapitres subdivisés en deux (02) sections. En premier lieu nous présenterons le cadre théorique et réglementaire de l'assurance automobile et ensuite nous présenterons l'état des lieux et une nouvelle approche de l'intervention de l'État dans l'encadrement de l'assurance automobile.

## PARTIE I : PRÉSENTATION DU CADRE THÉORIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

L'assurance demeure le principal instrument de financement des risques par transfert utilisé par les organisations. Elle peut être définie de plusieurs façons. Certaines de ces définitions se focalisent sur les aspects économiques, d'autres sur les aspects juridiques. Une définition de l'assurance met en avant les concepts de mutualisation et de transfert. Une telle définition pourra s'écrire ainsi :

*« L'assurance est un instrument social pour accumuler des fonds de façon à faire face à des pertes aléatoires. L'opération effectue un transfert de risques d'un nombre important d'individus vers un opérateur unique qui a pour profession d'être assureur<sup>3</sup> ».*

Les définitions juridiques de l'assurance font également référence à la mutualisation et au transfert, mais en insistant sur le contrat liant des parties.

Selon le professeur HÉMARD, l'assurance se définit juridiquement comme étant : *« l'opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou la cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément à la loi.<sup>4</sup> »*

Après avoir présenté brièvement les généralités de l'assurance automobile en République du Congo, nous allons présenter les dispositifs réglementaires et administratifs de l'assurance automobile.

---

<sup>3</sup>Jean Paul LOUISO, cours de la gestion des risques dans les organisations applicables aux entreprises, aux collectivités territoriales et aux établissements de santé.

<sup>4</sup> Manuel International de l'Assurance

## **CHAPITRE 1 : GENERALITE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE**

L'assurance automobile est la branche d'assurance la plus familière de la population congolaise comparée aux autres branches. La place dominante occupée par cette branche dans les portefeuilles des compagnies d'assurances présente sur le marché congolais des assurances est fonction de l'obligation de cette assurance et de l'élargissement du parc automobile national. Outre la garantie responsabilité civile automobile qui est obligatoire, l'assurance automobile comprend des garanties facultatives c'est-à-dire des garanties qui sont au choix des assurés.

### **SECTION 1 : L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET SES PARTICULARITES SUR LE MARCHE CONGOLAIS.**

Le concept de l'assurance automobile remonte à l'an 3000 avant J-C, en chine avec les stratégies adoptées par les chinois pour se protéger contre les risques de mer. Avec le temps, plusieurs civilisations suivirent cet exemple et créèrent des polices d'assurances pour se protéger des aléas de la mer. Avec la révolution industrielle vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle lorsque l'automobile fut inventée, le concept d'assurance existant déjà s'est adapté à ce nouveau monde de transport<sup>5</sup>.

L'assurance automobile est l'une des branches d'assurances qui se distingue des autres par son caractère obligatoire, sa tarification, sa gestion des sinistres et par sa position dans l'ensemble des branches d'assurances. Elle couvre le propriétaire du véhicule, toute personne ayant la garde ou la conduite même non autorisée et les passagers du véhicule assuré. Son objet est d'indemniser les victimes d'accidents de circulation.

L'assurance automobile en République du Congo a évolué dans le temps comme l'atteste son histoire à travers l'adoption des textes nationaux et supranationaux.

#### **I. Chronologie de l'assurance automobile en République du Congo**

En 1962, en République du Congo (à l'époque République populaire du Congo), les organismes d'assurances de toutes natures et des opérations d'assurances étaient règlementés par l'ordonnance n°62/29 du 23 Octobre 1962. Cette ordonnance fut substituée par l'ordonnance n°32/73 du 31/10/1973.

En 1970, l'ordonnance n° 1-70 du 10 janvier 1970 fut adoptée, instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur. Selon

---

<sup>5</sup><http://bonsplansduweb.over-blog.net/2014/09/la-petite-histoire-de-l-assurance-automobile.html>

l'article 1er de cette ordonnance, toute personne physique ou morale, dont la responsabilité pouvait être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule à moteur ainsi que par ses remorques ou semi-remorques devait, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité.

Cette ordonnance fait l'objet d'exclusions aux articles 2 et 3 respectivement pour les dommages résultant du chemin de fer et pour les dommages des véhicules de l'État. Elle prévoit des sanctions pour le non-respect des dispositions de l'article 1er de la présente ordonnance allant jusqu'à un (01) à six (06) mois d'emprisonnement des auteurs ou d'une amende de 10.000 à 500.000 FCFA et la mise en fourrière de tous les véhicules non assurés.

A cet effet, tout conducteur de véhicule visé à l'article 1er devait être à mesure de présenter un document faisant présomption que l'obligation de l'assurance prévue dans cet article avait été satisfaite. En outre, cette ordonnance prévoyait la saisie du Bureau Central de Tarification par toute personne assujettie à cette obligation et qui se voyait opposer un refus de garantie par les assureurs, les conditions de gestion de cette assurance après aliénation du véhicule assuré et la création d'un Fond de Garantie Automobile.

Pendant cette même année, l'ordonnance n°32/73 du 31/10/1973 fut adoptée et portant création de la société d'Assurances et Réassurance du Congo.

## **II. Particularité de l'assurance automobile.**

La particularité de l'assurance automobile porte essentiellement sur la garantie « responsabilité civile » qui fait l'objet d'une obligation d'assurance.

Les risques relatifs à un véhicule terrestre à moteur, ses remorques et semi-remorques sont multiples. A cet effet, la gamme des produits automobile présentée sur le marché congolais par des compagnies d'assurances comporte une panoplie des garanties dont l'une est principale et obligatoire (la responsabilité civile automobile) et les autres sont facultatives.

L'assurance automobile est une assurance de biens et de responsabilité qui est gérée selon la technique de répartition, elle fait partie de la catégorie des assurances Incendies, Accidents et Risques Divers (IARD).

### ***A. Les différents produits automobiles***

Les produits automobiles présentés au public peuvent être subdivisés en deux catégories : la garantie principale objet d'obligation d'assurance et les autres garanties dites facultatives et annexes.

L'assurance automobile comporte une gamme de produits destinés à couvrir les détenteurs des véhicules automobiles contre tous les dangers auxquels ils peuvent être exposés. Les contrats et les types de garanties sont divers et varient d'une compagnie à une autre en fonction des besoins des assurés.

## 1. La garantie principale: responsabilité civile automobile

La garantie responsabilité civile est l'unique garantie dans la multiplicité des garanties en assurance automobile que le législateur a jugé bon de rendre obligatoire pour tous les véhicules terrestres à moteurs, leurs remorques et semi-remorques.

Elle peut être subdivisée en plusieurs sous garanties : la responsabilité civile hors circulation et la responsabilité civile en circulation. Sur le marché, les entreprises d'assurances pour des raisons purement commerciales ne se limitent qu'à la vente de la garantie « responsabilité civile » et de la garantie « recours des voisins et des tiers ».

L'obligation de l'assurance automobile fera l'objet d'un développement particulier dans le chapitre suivant.

## 2. Les garanties facultatives.

Elles couvrent les dommages subis par le véhicule assuré, par les accessoires et pièces de rechange dont le constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages proviennent d'accidents, d'incendies, de vols ou de bris de glace.

L'on distingue :

- ✓ La garantie dommages causés au véhicule par accident ;
- ✓ La garantie incendie et explosion ;
- ✓ La garantie vol ;
- ✓ La garantie bris de glaces ;
- ✓ La garantie individuelle personne transportées.

## 3. Les garanties annexes

Il s'agit des garanties suivantes :

- La garantie « défense recours »;
- La garantie « individuelle personnes transportées » ;
- Les garanties complémentaires de la responsabilité civile et des dommages ;
- La garantie « Attentat »

## *B. Responsabilité civile et obligation d'assurance.*

Le législateur a jugé bon de faire mention de la « responsabilité civile » pour imputer au conducteur d'un véhicule automobile la responsabilité des dommages qu'il cause aux tiers dans le cadre de l'utilisation de son véhicule.

### 1. Absence de faute

Le détenteur d'un véhicule automobile est responsable des préjudices corporels et matériels causés aux tiers par l'usage de son véhicule et cela indépendamment de l'existence d'une faute ou non, d'un manquement ou bien d'un vice de fonctionnement du véhicule. Il

s'agit pour une personne victime d'accident dû à l'emploi d'un véhicule automobile d'avoir, en principe, face à elle un responsable sans pourtant avoir à prouver la faute de ce dernier.

Le législateur impose par la force de la loi l'« obligation d'assurance automobile » à tout détenteur d'un véhicule terrestre à moteurs afin de permettre aux victimes des accidents de circulations de bénéficier de la réparation des dommages qu'elles subissent résultant des accidents de circulation.

## 2. Protection des victimes

A l'origine, l'obligation d'assurance avait pour motif principal de protéger le détenteur du véhicule contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité et de protéger en même temps la victime contre les risques de l'insolvabilité du propriétaire du véhicule. Avec l'ampleur des dommages causés par les accidents de circulation routière résultant de l'emploi des véhicules, le souci du législateur s'est penché beaucoup plus du côté des victimes pour s'assurer que ces dernières ne soient pas laissées pour compte suite aux préjudices qu'elles subissent résultant des accidents de circulation routière.

### **SECTION 2 : TARIFICATION ET GESTION DES SINISTRES AUTOMOBILE**

La profession de l'assureur consiste à percevoir des primes et à payer les sinistres survenus dans le cadre d'une mutualité. Pour ce faire, il doit s'assurer de disposer des informations suffisantes relatives aux risques qu'il veut couvrir afin de bien les tarifier et d'honorer par conséquent ses engagements vis-à-vis des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurances à la survenance du sinistre tel que prévu dans les conditions particulières du contrat.

En effet, la souscription d'un contrat d'assurance automobile donne lieu à des obligations que les parties sont tenues d'honorer à chaque étape de la vie du contrat. Ainsi, l'assuré est tenu des obligations vis-à-vis de l'assureur conformément aux dispositions de l'article 12 du Code CIMA tout comme de son côté, l'assureur est tenu également des obligations vis-à-vis de l'assuré selon l'article 16 du Code CIMA.

Il est question dans cette section de décrire brièvement les bases de tarification en assurance automobile et les mécanismes de gestion de sinistres tant matériels que corporels.

#### ***1. La tarification en assurance automobile***

La tarification est une opération qui permet de déterminer la prime à payer par le souscripteur. Selon l'article 212 du Code CIMA, les entreprises d'assurances disposent de la faculté de déterminer librement leurs tarifs en responsabilité civile automobile dans les limites du barème fixé par le code des assurances. Les tarifs en assurance doivent être soumis à l'appréciation de l'autorité de tutelle pour approbation (article 304).

La tarification en assurance automobile se base sur certains critères liés à l'usage, les caractéristiques du véhicule, la zone géographique de la circulation du véhicule ainsi que le statut socioprofessionnel du conducteur du véhicule.

Sur le marché congolais des assurances, le critère de la zone géographique n'est pas en soi un facteur qui influence la tarification comme c'est le cas dans d'autres pays. Les assureurs ne tiennent pas compte de ce critère pour déterminer la modulation de la tarification, car ils supposent que l'intensité du trafic routier est la même dans toute l'étendue du territoire national.

Pour des risques auxquels le véhicule assuré peut être exposé en cas d'accident ou vol, la valeur du véhicule au jour de la souscription du contrat est très capitale pour la tarification.

L'on distingue en assurance automobile, les règles communes de tarification et les règles spécifiques à chaque risque :

#### A. Les règles communes de tarification

Il s'agit des règles qui s'appliquent à la tarification de toute sorte de contrat en assurance automobile. Ce sont celles relatives à des assurances de courtes périodes, des assurances flottes, des suspensions de contrat et des majorations ou réductions de prime en fonction de la sinistralité.

Les règles communes de tarification ont un objectif commercial. Leur but est d'offrir aux assurés certains avantages commerciaux en fonction de leurs budgets, les circonstances auxquelles leurs véhicules peuvent être exposés mais aussi, de les récompenser ou de les sanctionner en fonction de leur sinistralité.

#### B. Les règles tarifaires spécifiques à chaque risque.

Outre les règles communes de tarification, chaque risque dispose de ses propres règles de tarification.

Ainsi dans la catégorie « garantie principale », les risques responsabilité civile automobile sont tarifés différemment des assurances dommages. La prime pour des risques de responsabilité civile automobile est fonction de l'usage du véhicule, sa puissance, sa source d'énergie et le nombre de place alors que celle des garanties dommages est fonction de l'usage du véhicule, de la valeur vénale ou valeur neuve actualisée du véhicule.

## *II. La gestion des sinistres automobile*

La gestion des sinistres automobile, se fait dans le respect des dispositions du chapitre IV, livre 2 du Code CIMA.

Lorsqu'il survient un sinistre faisant jouer la garantie de l'assureur, l'assuré doit le déclarer à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance, dans les délais prévus à l'article 12, 4ème alinéa du code CIMA (5 jours ouvrés et 48 heures dans le cas du vol du véhicule à compter de la date de survenance du sinistre) et fournir toutes les pièces nécessaires pour la prise en charge par la compagnie des dommages qu'il a soit causés aux tiers, soit subis.

Le traitement d'un sinistre automobile pour aboutir au règlement d'indemnité diffère selon qu'il s'agit d'un sinistre ayant entraîné des dommages matériels ou corporels.

## A. Les dommages matériels

Lorsqu'il survient un sinistre d'ordre matériel, une fiche de déclaration de sinistre ainsi que toutes les pièces nécessaires à l'instruction du dossier sinistres doivent être déposées au sein de la compagnie pour traitement.

Si la déclaration est faite sans main courante, ni devis ou facture, une provision estimative est enregistrée dans le système informatique par le responsable sinistre en attendant la réception de toutes les pièces nécessaires au traitement du dossier sinistre. La compagnie accorde aux victimes la faculté de choisir le prestataire de leur choix pour l'obtention d'un devis de réparation, lequel devis doit être soumis à l'appréciation du responsable sinistre avant toute opération.

Lorsque le montant de la réparation est arrêté par les parties, le responsable sinistre rédige un ordre de paiement et le soumet à la signature du directeur technique, du directeur administratif et financier et du directeur général pour ensuite établir un chèque et procéder au paiement de l'indemnité. Ce montant est fonction des dommages réellement subis par la victime et ne peut en aucun cas être inférieur ou dépasser la valeur réelle de la perte subie.

## B. Les dommages corporels

Il arrive que l'accident de circulation occasionne des dommages corporels entraînant parfois des cas des décès. La compagnie indemnise les victimes ou leurs ayants droits selon qu'il y a eu blessure ou décès.

### 1. Cas de la victime blessée

Lorsqu'un sinistre d'ordre corporel faisant jouer la garantie de l'assureur est déclaré à la compagnie, le responsable sinistre ouvre un dossier sinistre dans le système informatique de la compagnie de la même manière comme cela se fait dans le cas de dommages matériels pour estimer le coût d'indemnité à verser à la victime. Ici, le montant de l'indemnité va différer selon que l'accident a causé à la victime une invalidité permanente ou temporaire ou que le dommage n'entraîne que la prise en charge par l'assureur des frais de traitement.

Lors de la réception du certificat médical de la victime, l'assureur peut convier cette dernière à une contre-expertise médicale selon les termes de l'article 244 du Code CIMA. L'expert médical dispose de 20 jours pour rendre ses conclusions.

Dès réception du rapport d'expertise médicale, le responsable propose une offre d'indemnité à la victime, suivant tous les chefs de préjudices indemnissables retenus par l'expert, ce dans le strict respect des dispositions du Code CIMA.

### 2. Cas de la victime décédée

En cas d'accident ayant entraîné le décès de la victime, la compagnie en s'appuyant sur les dispositions du Code CIMA, n'accorde le droit à l'indemnisation des suites du décès de la victime qu'aux conjoints, descendants au premier degré, collatéraux et aux tiers lésés.

La nomenclature des préjudices indemnissables comprend le préjudice économique, le préjudice moral et les frais médicaux.

Seuls les conjoints, les enfants, ascendants et les tiers lésés de la victime visés par l'article 265 du Code ont droit à une indemnisation au titre du préjudice économique.

Par ailleurs, ont droit à l'indemnisation au titre du préjudice moral les conjoints, enfants mineurs et majeurs, ascendants au premier degré, frères et sœurs de la victime ainsi qu'aux tiers lésés justifiant d'une communauté de vie avec la victime, en vertu des dispositions de l'article 266.

Lorsque la compagnie est en face d'un sinistre avec blessure ou décès, la transaction se termine par l'établissement du procès-verbal (PV) de transaction qui reprend tous les chefs des préjudices indemnifiables et qui fixe le montant dû à la victime ou à ses ayants droits.

Le responsable sinistre conformément aux articles 231 et suivant du Code CIMA, doit présenter l'offre de transaction :

- Dans un délai de douze (12) mois, à la victime blessée
- Dans un délai de huit (08) mois aux ayants droit de la victime décédée.

Le responsable sinistre invite par courrier ou par appel téléphonique la victime ou l'ayant droit à la signature du PV ou la transmission de l'offre d'indemnité.

Au sein de la compagnie, le PV de transaction et/ou l'offre sont signés par le Directeur Technique (DT), en son absence, par le responsable sinistre.

## CHAPITRE 2: DISPOSITIF REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

L'objet de ce chapitre est non seulement de présenter les documents juridiques qui régissent l'assurance automobile, mais aussi des présenter les attributions et le rôle des pouvoirs publics en la matière.

Il comporte deux sections qui ont trait respectivement aux textes nationaux et supranationaux des assurances et à la présentation et aux attributions des pouvoirs publics en matière d'assurance automobile.

### SECTION 1 : CADRE REGLEMENTAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

L'intérêt de cette section est d'appréhender les documents juridiques et réglementaires, constitués des lois, des règlements, des décrets, articles relatifs à l'assurance automobile en République du Congo.

#### I. Les textes réglementaires

L'article 1382 du Code Civil (nouveau 1240) dispose que «tout fait quelconque de l'homme qui cause dommage à autrui oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer»<sup>6</sup>.

En s'appuyant sur ce fondement juridique, le législateur CIMA a jugé bon de rendre l'assurance automobile obligatoire dans notre zone pour permettre aux victimes des accidents de circulation d'obtenir réparation des préjudices subis et cela sans s'attarder sur la notion de faute.

Ainsi, l'on distingue sur le marché congolais des assurances, les textes nationaux et les textes supranationaux qui régissent l'assurance automobile.

#### A. Les textes nationaux

Sur le plan national, les autorités compétentes ont adopté différents textes permettant le bon suivi de cette branche d'assurance sur le marché national.

L'on distingue :

- La loi N° 13-94 autorisant la ratification du traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les pays africains ;
- Ordonnance N° 01-07 du 10 janvier 1970 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur ;
- Arrêté N° 933/MEFPP-CAB portant libéralisation de l'industrie des Assurances au Congo ;

---

<sup>6</sup> Code Civil

- La Loi N° 36-2014 du 27 juin 2014 portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Fond de Garantie Automobile.
- Arrêté N°11 599 du 17 septembre 2004 du Ministère d'État Chargé de la Coordination de l'Action Gouvernementale, Ministère des Transports et des privatisations portant réglementation du contrôle technique des véhicules ;
- Arrêté N°0948/MID/DGP/DDP/SSP/BCA portant création des organes chargés de la sécurité routière.
- Décret N° 2018-222 du 5 juin 2018 portant approbation des statuts du Fonds de Garantie Automobile
- Loi N° 1-2018 du 29 janvier Portant loi de finance 2018 pour l'année, fixe la taxe d'assurance à 15%.
- Arrêté N° 4789/MEFBPP/DAS du 30 décembre 2000 Portant création du Bureau National de la Carte Rose en République du Congo.

### ***B. Les textes supranationaux :***

Des nos jours, depuis la signature du traité CIMA, le secteur des assurances sur le marché congolais est réglementé par le code CIMA.

#### **1. Le traité instituant la réglementation des assurances.**

Le 10 juillet 1992 à Yaoundé au Cameroun, les gouvernements des quatorze pays de l'Afrique subsaharienne ont signé un traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans leurs états.

Il s'agit notamment du Benin, Burkina-Faso, Cameroun, Centrafrique, Iles Comores, Congo, Côte-d'Ivoire, Gabon, Guinée Équatoriale, Mali, Niger, Sénégal, Tchad et Togo.

Les iles Comores n'ont pas ratifié le traité et la CIMA a enregistré en plus de leur adhésion, celle de la Guinée Bissau en 2002.

Ce traité est entré en vigueur le 15 février 1995 et a institué une réglementation unique matérialisée par la création du Code des assurances CIMA, applicable à tous les pays membres.

Son rôle est de veiller à la protection des assurés et des bénéficiaires de contrats par le respect rigoureux des engagements pris et le renforcement de la capacité professionnelle et financière des compagnies et des intermédiaires des assurances<sup>7</sup>.

#### **2. Présentation du Code Cima :**

L'activité d'assurance en rapport avec l'assurance automobile, son encadrement et sa surveillance dans la zone Cima sont régis par le code Cima, qui est subdivisé en huit (08) livres à savoir :

-livre I : le contrat d'assurance ;

-livre II : les assurances obligatoires ;

---

<sup>7</sup>Sources : Cima-afrique.org code Cima

- livre III : les entreprises d'assurances ;
- livre IV : les règles comptables applicables aux organismes d'assurances ;
- livre V : les agents généraux, courtiers et autres intermédiaires d'assurances et de capitalisation ;
- livre VI : les organismes particuliers d'assurances et le fonds de garanties automobile ;
- livre VII : la micro assurance
- livre VIII : réassurance

Cependant, le code traite l'obligation de l'assurance automobile dans le livre II, titre 1. Les dispositions liées aux directions nationales des assurances sont codifiées en annexe II, en présentant notamment leurs missions et statuts.

En rapport à notre travail, seuls les livres II et l'annexe II relative aux DNA seront mis en exergue.

En effet, le livre II est réservé exclusivement aux assurances obligatoires. Il comprend trois titres : le titre 1 porte sur l'obligation de l'assurance automobile, le titre 2 sur l'assurance facultés et le titre 3 porte quant à lui sur les dispositions transitoires.

Cependant, le titre 1 de ce livre est consacré entièrement à l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques et prévoit des règles communes à tous les pays membres. Le titre 1 se subdivise en quatre (04) chapitres :

- chapitre 1 : Personnes assujetties.
- chapitre 2 : étendue de l'obligation d'assurance.
- chapitre 3 : Contrôle de l'obligation d'assurance
- chapitre 4 : indemnisation des victimes

#### **Autres textes supranationaux :**

- Le Protocole d'Accord du 1<sup>er</sup> juillet 1996 portant création d'une carte internationale.
- L'Acte N° 2/96-UDEAC-500-CE-3 1 du 05 juillet 1996 approuvant le protocole d'Accord du 1<sup>er</sup> juillet 1996.

## **II. Une assurance obligatoire**

La particularité de l'assurance automobile porte sur son caractère obligatoire qui s'impose par la force de la loi à tous les détenteurs des véhicules automobiles. C'est la branche d'assurance la plus familière pour la population congolaise parmi la multiplicité des assurances obligatoires qui existent sur le marché.

Il existe plusieurs assurances obligatoires sur le marché congolais des assurances, chacune d'elles est soumise à un régime particulier.

#### **A. Les assurances obligatoires en République du Congo.**

Les assurances obligatoires en République du Congo le sont pour certaines par la législation supranationale ou nationale et d'autres par contre font l'objet d'une double obligation c'est-à-dire qu'elles le sont par les textes nationaux mais aussi par les textes supranationaux.

##### **1. Les assurances obligatoires selon les textes nationaux**

Les autorités congolaises en se rendant compte du niveau élevé de la fuite des capitaux que peut entraîner le transfert des risques, notamment les risques pétroliers, ont contraint ces activités à des assurances obligatoires pour les protéger des aléas auxquels elles sont exposées. Ainsi, il existe plusieurs assurances obligatoires sur le marché congolais d'assurance.

Il s'agit de :

- L'obligation d'assurance portant Code des hydrocarbures (selon la loi N°24-94 du 23Aout 1994) ;
- L'obligation d'assurance fixant les conditions d'exercice de la sous-traitance en République du Congo (prévue par la loi N°3-2000 du 1er Février 2000);
- L'obligation d'assurance tous Risques Chantiers et Responsabilité Civile ;
- L'assurance des véhicules terrestres à moteur selon l'ordonnance 1-70 du 1<sup>er</sup> janvier 1970.

##### **2. Les assurances obligatoires selon le Code CIMA :**

L'on distingue :

- L'assurance des facultés à l'importation ;
- L'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorque.

Toutes ces assurances sont soumises au contrôles des autorités compétentes, lesquelles sont mandatées dans l'objectif de veiller à ce que ces obligations soient respectées par toutes les personnes morales et physiques opérant sur le territoire national.

En ce qui concerne les véhicules terrestres à moteur, seule la garantie « responsabilité civile automobile » fait l'objet d'une obligation d'assurance.

#### **B. La responsabilité civile automobile : une assurance obligatoire**

L'obligation de l'assurance automobile en République du Congo remonte à l'ordonnance N° 1-70 du 1<sup>er</sup> janvier 1970. De nos jours, elle est codifiée au titre1 du livre 2 à l'article 200 du Code CIMA.

Il existe plusieurs types de contrats d'assurance automobile. Cependant l'obligation de l'assurance automobile ne porte que sur la garantie qui couvre les dommages corporels et matériels causés aux tiers, donc ceux des véhicules percutés, les blessures des usagers des

voitures en dehors du conducteur responsable, comme piétons, mais aussi les dégâts subis par les biens matériels de toute nature.

Lors d'une collision avec un tiers responsable, c'est l'assurance de cette personne qui prend en charge les dommages.

La responsabilité civile automobile ne couvre pas les dommages corporels du conducteur quand celui-ci est responsable ou qu'il n'y a pas de tiers identifié. Il doit être complété par la garantie « individuelle accidents » moyennant une surprime.

## 1. Personnes assujetties et véhicules concernés

Selon l'article 200 au 1er alinéa, l'obligation d'assurance incombe à « toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par les tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que les remorques et semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couvert par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent code ».

### 1.1. Personnes assujetties

Selon cet article, d'une manière générale sont concernées par cette obligation, toute personne ayant la garde d'un véhicule. En d'autres termes à celui qui a sur le véhicule un pouvoir d'usage, de contrôle et de direction.

L'assurance obligatoire de l'article 200 du Code CIMA doit couvrir la responsabilité civile des personnes dont le propriétaire du véhicule répond. Le conducteur est l'une de ces personnes. Il est celui qui pilote le véhicule automobile, par conséquent les dommages causés suite à un accident par lui lors de la conduite du véhicule sont donc couverts. Il en est ainsi du conducteur autorisé et non autorisé.

Pour ce qui concerne le conducteur non autorisé, il peut s'agir du cas de vol du véhicule par exemple, le propriétaire du véhicule répond à l'égard des tiers des dommages causés par ce dernier.

Ce même article fait une exception pour l'État, le législateur CIMA supposant que ce dernier dispose d'une liquidité suffisante pour faire face à des préjudices qu'il peut causer aux tiers résultant de la mise en circulation par lui des véhicules terrestres à moteur. Cependant, face aux difficultés rencontrées pour l'indemnisation des victimes et l'exercice de recours dans le cadre des accidents impliquant les véhicules de l'État, ne serait-il pas nécessaire d'élargir l'obligation d'assurances aux véhicules de l'État et ses démembrés ? Cette problématique soulève des questionnements de plusieurs ordres et la nécessité de trouver la solution, au regard des victimes qui sont très souvent laissées pour compte, s'impose sur le territoire congolais

## 1.2. Véhicules visés par l'obligation d'assurance

Selon toujours l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 200, la mise en circulation d'un véhicule automobile est conditionnée par la souscription d'une police d'assurance de responsabilité civile automobile. L'article précise la catégorie des véhicules concernés, il s'agit bien des véhicules terrestres à moteur, leurs remorques ainsi que leurs semi-remorques à l'exception des dommages causés par le chemin de fer et tramways (article 203) sans donner une définition précise aux concepts de « véhicule terrestre à moteur, des remorques et semi-remorques ».

### 1.2.1. Véhicule terrestre à moteur

En effet, la notion de « véhicule terrestre à moteur » appelle des précisions et est définie par plusieurs auteurs.

Selon le docteur **Zacharie YIGBEDEK**, le concept véhicule doit réunir trois critères suivants :

Il doit être :

- Automoteur ;
- Capable de transporter son conducteur ;
- Mis en circulation terrestre sur le domaine public ou privé<sup>8</sup>.

Selon la LCR dans son article 7, « Par véhicule terrestre à moteur il faut entendre tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion qui lui permet de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée ».

Cette dernière définition exclut du champ d'obligation d'assurance une catégorie des véhicules sans dispositif propre de propulsion tels que les trottinettes, bicyclettes, attelages, les téléphériques et ascenseurs etc. Au regard de la loi spatiale, les aéronefs ne sont pas concernés par l'obligation d'assurance mentionnée à l'article 200 du Code CIMA.

### 1.2.2. Remorques et semi-remorques

Par remorques ou semi-remorques, l'on entend tous les véhicules terrestres ou tous les appareils terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur.

## 2. Zone géographique

La garantie responsabilité civile couvre l'assuré dans toute l'étendue de la République du Congo. Grâce à la signature par les Ministres des Finances à Libreville le 1er juillet 1996 d'un protocole d'accord portant sur la création de la Carte Rose CEMAC, tout conducteur se rendant dans un ou plusieurs autres pays membres, est convenablement assuré contre les risques de responsabilité civile qu'il encourt, du fait des dommages qu'il peut causer aux tiers en raison d'accidents de circulation routière susceptibles de survenir dans le ou les pays de destination.

---

<sup>8</sup>Assurance Automobile : théorie et pratique, édition 2015 par Zacharie YIGBEDEK

### 3. Pièces justificatives

Comme cela a été dit, tout véhicule terrestre à moteur doit être assuré avec, au minimum la garantie responsabilité civile. L'assureur délivre au propriétaire du véhicule ayant rempli cette obligation d'assurance, une attestation d'assurance et un certificat d'assurance lui permettant de justifier que son véhicule est en règle.

L'attestation d'assurance doit être présentée aux forces de l'ordre en cas de contrôle alors que le certificat d'assurance doit être apposé de manière visible sur le véhicule

#### 3.1. *Certificat d'assurance*

Il constitue la présomption d'assurance et peut être consulté à tout moment par la police ou la gendarmerie et cela même en absence du propriétaire du véhicule d'où l'obligation de l'afficher visiblement sur le véhicule que le véhicule soit en circulation ou dans une remise.

Le certificat d'assurance doit indiquer :

- Le nom de l'assureur
- Le numéro du souscripteur
- L'immatriculation du véhicule
- Période de garantie

#### 3.2. *Attestation d'assurance*

Elle est une présomption d'assurance et doit pouvoir être présentée aux forces de l'ordre lors des contrôles routiers. Le non présentation de l'attestation d'assurance lors de contrôles est passible de sanctions.

La réglementation édicte les missions et les compétences du contrôle de l'État sur les activités d'assurances

## **SECTION 2: PRÉSENTATION ET ATTRIBUTION DES POUVOIRS PUBLICS**

### Définition :

L'expression **pouvoirs publics** désigne « *le gouvernement et l'ensemble des services chargés de l'administration d'un État ou d'une collectivité territoriale. Elle peut aussi désigner plus spécifiquement telle ou telle administration. La notion de pouvoirs publics ne s'applique que dans le cadre d'un État, à l'intérieur d'un territoire délimité dirigé par des institutions, dans le domaine politique, judiciaire, économique, ou social. Ces institutions sont gérées par des autorités compétentes qui représentent les pouvoirs publics et qui bénéficient d'un pouvoir réglementaire parfois important* »<sup>9</sup>.

Il est question dans cette section de faire une brève présentation de l'autorité de tutelle en matière d'assurance, les attributions de la Direction Nationale des Assurances en rapport avec le contrôle.

---

<sup>9</sup>[http://www.toupie.org/Dictionnaire/Pouvoirs\\_publics.htm](http://www.toupie.org/Dictionnaire/Pouvoirs_publics.htm)

Elle s'articule autour de deux points :

Les attributions des DNA et la présentation de la Direction des Assurances sur le marché congolais.

## **I. Les attributions des DNA**

Les missions, statuts et types de contrôle exercés par la DNA seront présentés à travers les attributions générales et spécifiques qui leur sont accordées par le code.

### **1. Les attributions générales :**

Les DNA servent de relais à l'action de la commission (CRCA) dans les Etats membres, et assurent notamment :

- La promotion du secteur des assurances ;
- La sauvegarde des intérêts des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurance ;
- La protection de l'épargne détenue par les compagnies d'assurance en contrepartie des provisions techniques ;
- Le rôle d'expert et de conseil immédiat en matière d'assurance auprès des autorités nationales.

Elles communiquent à la CRCA tous les renseignements sur l'état des compagnies et l'évolution du marché pour que cette dernière soit en mesure de prendre les décisions appropriées.

### **2. Les attributions Spécifiques :**

Les DNA assurent le respect de l'application de la réglementation, application de la législation unique, l'étude des contrats d'assurance destinés au public.

Elles peuvent suivre le déroulement des litiges nés sur le marché entre assureurs d'une part et entre assureurs, assurés et bénéficiaires des contrats d'autre part.

Elles communiquent également à la CRCA les résultats des contrôles techniques qu'elles effectuent.

La collecte des données nécessaires aux statistiques, bilans, études et enquêtes, est aussi effectuée par elles, tout comme la pré-étude des dossiers de demande d'agrément.

Elles autorisent l'exercice de la profession d'intermédiaire et assurent le respect des règles de qualification professionnelle et de solvabilité qui s'imposent à cette profession.

Le contrôle exercé est à la fois :

- D'ordre technique : Avec la fixation des règles de saine gestion (bonne gouvernance et fonctionnement juridique régulier...);
- D'ordre moral : Basé sur l'honorabilité et la compétence technique des dirigeants, moralité des procédures en ce qui concerne la rédaction des contrats ;
- D'ordre économique : Dans le but de défendre l'intérêt des assurés, qui exige une situation saine de l'ensemble du marché des assurances.

Il est caractérisé par : la recherche de l'intérêt des assurés et porte sur l'ensemble des activités des intermédiaires d'assurance, ceci dans un but prospectif. Ce contrôle doit être permanent, car il s'agit d'une surveillance et non de missions ponctuelles, qui est effectué sur pièces et sur place.

Bien que relevant de la compagnie, il est utile pour l'organe en charge lorsque les intermédiaires réalisent une part importante de la production ou lorsque le contrôle exercé par la compagnie est insuffisant.

## **II. L'autorité de tutelle**

Le ministère des Finances, du Budget et du Portefeuille public est le ministère en charge de la tutelle et de la supervision du secteur des assurances. Il est assisté à ce titre par les organes compétents qu'il mandate pour accomplir les missions relatives aux assurances.

Le ministre participe aux assises de la Conférence Interafricaine des Marché d'Assurances (CIMA) et prend les décisions les plus importantes concernant le secteur des assurances sur le marché congolais. Il est assisté à ce titre par le Directeur Nationales des Assurances. Dans sa structuration, le Ministère des Finances, du Budget et du Portefeuille Public est constitué de plusieurs Directions Générales au nombre desquelles figure la Direction Générale des Institutions Financières Nationales (DGFIN).

Créée par le décret N° 2010-561 du 3 août 2010 portant sur ses attributions et son organisation, la DGFIN est dirigée et animée par un Directeur Général. Son rôle est d'assister le ministre dans l'exercice de ses attributions dans le domaine des institutions financières. A ce titre, elle dispose des attributions spécifiques qui définissent ses missions parmi lesquelles figurent celles relatives au secteur des assurances. Outre le secrétariat de direction et le service informatique, la DGFIN comprend six (06) directions centrales au nombre desquelles on compte la direction des assurances.

### **1. La Direction des Assurances**

En République du Congo, en lieu et place de la Direction Nationale des Assurances existe une Direction des Assurances. Cet organe est mandaté par le gouvernement congolais pour encadrer le marché des assurances sur toute l'étendue de la République du Congo. La Direction des Assurances est organisée par le décret N°99-305 du 31 décembre 1999 pris par la Loi N° 13-94 du 17 juin 1994 autorisant la ratification du traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les pays africains.

La direction des assurances est dirigée et animée par un Directeur. Outre le centre professionnel de formation qui est régi par un texte spécifique, elle comprend trois (03) services dirigés chacun par un chef de service et chaque service est constitué de deux bureaux animés par des chefs de bureaux :

Le service des études et des statistiques est dirigé et animé par un chef de service. Il comprend le bureau des statistiques et le bureau des études ;

Le service de contrôle est constitué du bureau de contrôle des Sociétés d'Assurances et des Agents Généraux et du bureau du Contrôle des Courtiers et des Experts Techniques ;

Le service de la coopération et des relations divisé en bureau de la coopération et en bureau des relations extérieures.

Conformément à ses attributions prévues à l'annexe II du Code CIMA, elle est l'autorité de tutelle en matière des assurances sur le plan national qui sert de relais à l'action de la Commission Régionale de Contrôle d'Assurances et joue à ce titre le rôle de contrôleur en assurance sur le marché national.

L'autorité en matière des assurances se distingue par son pouvoir de décision, son rôle de contrôle et de surveillance du marché congolais des assurances. Elle veille à ce que les compagnies d'assurances se conforment aux obligations que les lois leur imposent. Pour ce faire, elle fixe les lignes directives afin d'énoncer ses attentes aux compagnies à l'égard des pratiques de gestion saines et prudentes.

La Direction des Assurances est chargée notamment de :

- Veiller à l'application de la réglementation en matière d'assurance ;
- Procéder à toute étude relative aux assurances ;

Contribuer à la promotion du secteur des assurances

Suivre et gérer le budget assurance de l'État ;

Exercer le rôle de conseil des autorités nationales en matière d'assurance :

Participer à la préparation des contrats souscrits par l'État et veiller à leur exécution ;

Procéder à l'examen préalable des demandes d'agrément présentées par les sociétés d'assurances, de réassurances et d'intermédiaires d'assurance .

Veiller à la bonne gestion du fonds de garantie d'automobile ;

Contrôler les experts techniques qui concourent à l'évaluation des sinistres et à la bonne exécution des contrats d'assurance ;

Veiller à la protection de l'épargne détenue par les sociétés d'assurance en contrepartie des provisions techniques.

Bien que la Direction des Assurances représente l'autorité de contrôle en matière d'assurances, elle est assistée dans sa mission par la force publique (police routière) qui intervient sur le marché pour contrôler les attestations d'assurances automobile à tous les véhicules en circulation sur l'étendue du territoire national.

## 2. La force publique

### **Définition :**

La force publique est une expression désignant « l'ensemble des services de l'État et des communautés territoriales qui sont chargés du maintien de l'ordre, de la sécurité et de l'exécution des lois. En matière civile, il s'agit essentiellement des commissaires de police, des officiers de la gendarmerie et les agents de leurs services »<sup>10</sup>.

La Force publique intervient dans le secteur des assurances par le biais des opérations de sécurité routière qu'elle exerce sur les voies publiques en contrôlant les attestations d'assurance.

Elle est subdivisée en deux grandes entités qui sont la Gendarmerie Mobile et la Gendarmerie Territoriale dont les missions sont la Police Judiciaire, la Police Militaire et la Police Administrative.

En matière d'assurance, elle est chargée de :

Contrôler les attestations des assurances à tous les véhicules terrestres à moteur en circulation ;

Faire le constat des accidents de circulation routière ;

L'établissement des procès-verbaux d'accident ;

Prononcer les sanctions pour des infractions au code de conduite.

Outre la direction des assurances qui travaille en étroite collaboration avec la force publique pour s'assurer du respect des dispositions réglementaires obligeant les détenteurs des véhicules automobiles de s'assurer, il existe d'autres organes à caractère public qui interviennent sur le champ de l'assurance automobile.

### ***III. Les autres organismes***

Sont comprises dans cette catégorie, toutes entités mandatées par le gouvernement et intervenant sur le marché de l'assurance automobile.

#### **1. Le Fond de Garantie Automobile(FGA)**

Le projet de créer un fond de garantie automobile remonte en République du Congo à l'ordonnance N° 1-70 du 10 janvier 1970, instituant une obligation d'assurance en matière de la circulation des véhicules terrestres à moteur en son article 14. Cette volonté est restée juste un projet et aucune loi ne fût prise à ce sujet jusqu'en 2014 où, conformément aux dispositions du livre VI du Code CIMA à l'article 600, la loi N° 36-2014 du 27 juin 2014 fut finalement adoptée par le parlement, portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé fond de garantie automobile.

---

<sup>10</sup>

Tout récemment le gouvernement congolais a initié le décret N° 2018-222 du 5 juin 2018 portant approbation des statuts du fonds de garantie automobile. Ses statuts fixent, conformément à l'article 7 de la loi n° 36-2014 du juin 2014 portant création du fonds de garantie automobile, les attributions, l'organisation et le fonctionnement de ses organes d'administration et de gestion. De nos jours ses activités ne sont pas encore lancées officiellement.

Le Fonds de Garantie Automobile est administré par un comité de direction et géré par une Direction Générale.

Conformément aux dispositions du Code CIMA et de l'article 3 de la présente loi, le FGA devrait avoir pour mission de prendre en charge les frais médicaux des victimes et d'indemniser les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit dans la limite des plafonds fixés par les barèmes, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré. Il paie aux victimes ou à leur ayant droit les indemnités qui ne peuvent être pris en charge à aucun autre titre, lorsque l'accident ouvre droit à réparation.

## 2. Le Bureau National de la Carte Rose :

Dans le cadre de la libre circulation dans la zone CEMAC et dans le souci de faciliter la prise en charge des sinistres frontaliers, il avait été décidé au niveau de la CEMAC, une sorte d'uniformisation des assurances. Il s'agit de la « carte internationale d'assurance de responsabilité civile automobile » ou « carte rose CEMAC ».

A cet effet, il est créé un Bureau National dans chaque pays membre. Le Bureau National est une association laïque, apolitique et à but non lucratif regroupant l'ensemble des compagnies d'assurances agréées par les autorités de tutelle pour pratiquer les opérations d'assurances dans le pays. Il intervient, soit en tant qu'organisme Emetteur des Cartes Internationales soit en tant qu'organisme Gestionnaire des engagements afférents aux cartes émises par les Bureaux Nationaux<sup>11</sup>.

En République du Congo, le Bureau National de la carte rose a été créé par l'arrêté ministériel N° 4789/MEFB/DAS du 30 décembre 2000.

## 3. Le bureau central de la tarification (BCT)

C'est une autorité administrative purement indépendante qui permet à toute personne physique soumise à une obligation d'assurance et qui se voit refuser la garantie par une entreprise d'assurance de bénéficier tout de même d'une couverture d'assurance.

Le BCT aide ces personnes à trouver une assurance responsabilité civile automobile en intervenant pour eux après de l'assureur de leur choix. Cela sous-entend que ces personnes ont la liberté de choisir l'assureur et en plus c'est le BCT qui décide du tarif que l'assureur auto doit leur appliquer

---

<sup>11</sup><http://www.izf.net/pages/directive-n-0103-ueac-002-ciarca-cm-10>

Le Ministère des transports de l'aviation civile et de la marine marchande donne mandat aux organes compétents pour assurer le contrôle technique des véhicules automobiles. Ses contrôles sont exigés lors des souscriptions des contrats d'assurances automobiles.

## **PARTIE II : ETATS DES LIEUX ET AMELIORATION DE L'APPROCHE DE L'ETAT DANS L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN REPUBLIQUE DU CONGO.**

Vingt-six (26) ans après la signature du traité CIMA, le bilan du secteur des assurances sur le marché congolais s'avère positif si l'on le compare avec la situation de l'époque où ce secteur était encadré par la législation nationale. Le marché devient plus assaini suite à l'application rigoureuse des dispositions du Code CIMA notamment grâce aux différents contrôles et sanctions initiés par l'organe régulateur de la Conférence.

L'essor constaté du secteur des assurances sur le marché congolais s'explique en grande partie par le caractère contraignant des dispositions du Code CIMA qui s'impose à tous les intervenants du marché qui se voient dans l'obligation de se conformer à ces dispositions. Mais ce caractère contraignant de la loi n'est pas en soi une garantie pour pallier à tous dysfonctionnements du marché.

En effet, outre le fait que l'avènement du Code CIMA ait amélioré la situation du marché et que les différents intervenants du marché s'appuient en général sur les dispositions du Code CIMA pour exercer leurs activités, on note des vulnérabilités relatives à certaines pratiques réelles du marché. Ces pratiques non conformes à la législation unique des assurances et qui se font parfois sous l'œil impuissant de l'autorité de contrôle sont l'œuvre des différents intervenants du marché.

Plusieurs approches de solutions ont été envisagées pour pallier à ces dysfonctionnements, mais dans la réalité le problème persiste et l'autorité de tutelle a l'obligation d'améliorer son approche pour éradiquer toutes ces pratiques afin d'assainir à nouveau le marché et atteindre par conséquent les objectifs qui lui sont assignés par la Conférence.

Dans cette partie, il est question de faire un état de lieux de l'assurance automobile au 31 décembre 2016 afin de diagnostiquer les vulnérabilités résultant des mauvaises pratiques réelles du marché et ensuite de proposer une approche de solution.

## CHAPITRE 1 : ETAT DES LIEUX DE L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU 31 DECEMBRE 2016.

Le caractère obligatoire de l'assurance automobile qui s'impose à tous les conducteurs tels que légiféré à l'article 200 du Code CIMA fait de cette branche d'assurance la plus dominante des portefeuilles de la plupart des compagnies présentes sur le marché.

Après avoir présenté la situation générale du marché et celle particulière de l'assurance automobile, nous allons distinguer la situation de l'encadrement de cette branche d'assurance d'avant l'avènement du Code CIMA et celle d'après pour ensuite dégager les vulnérabilités du marché de l'assurance automobile.

### SECTION I : LE MARCHE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Grace aux rapports annuels publiés par la direction des assurances, il est question dans cette section de faire une brève présentation de l'évolution de la branche automobile sur le marché congolais des assurances au cours des trois dernières années (2014-2016)

#### I. SITUATION CONSOLIDEE DU MARCHE

##### 1. Les acteurs du marché :

Le marché congolais des assurances est constitué de cinq (05) compagnies non vie et deux (02) compagnies vie, un pool TPV et un fond de garantie automobile dont le lancement des activités n'est pas encore effectif de nos jours.

Au cours de l'année 2016 le marché a enregistré sept (07) implantations directes, cinquante et quatre (54) agents généraux et trente-deux (32) courtiers. Le secteur des intermédiaires reste dominé par les deux courtiers internationaux, Gras Savoye et ASCOMA aux cotés desquels opèrent des petits courtiers locaux et agents généraux.

##### 2. Le chiffre d'affaires :

Le marché a réalisé au cours de l'année 2016 un chiffre d'affaires 65.828.352.829 FCFA contre 95.148.391.984 FCFA en 2015 soit une régression de 30,82% du chiffre d'affaires du marché reparti entre la branche vie et la branche non vie comme suit : 5.732.685.828 FCFA en vie et 60.095.667.001 FCFA en non vie.

##### 3. Les prestations payées :

Les sinistres payés par les compagnies d'assurances s'établissent à 19.146.352.085 FCFA en 2016 contre 18.482.954.562 de FCFA en 2015 soit une augmentation de 7,80%.

##### 4. Les indicateurs du marché :

Le taux de pénétration du marché des assurances est de 3,97 % en 2016 contre 5,65% en 2015 soit une régression de 1,68 point. La prime moyenne par habitant s'est établie à 12.842 FCFA en 2016 contre 19.045 FCFA en 2015 soit une diminution de 6.203 FCFA. Quant au taux de contribution du secteur des assurances à l'investissement national, il s'est

établi à 6.46% en 2016 contre 9,17% en 2015 soit une régression de 2,71 point. Le secteur des assurances a contribué à hauteur de 6,46% au PIB du Congo en 2016 contre 9,17% en 2015.

#### 5. Les placements :

Les placements des sociétés d'assurances au courant de l'année 2016 s'établissent à 49.787.933.449 de FCFA contre 46.620.787.933 FCFA en 2015 soit une hausse de 6,79%. Les placements restent toujours dominés par les dépôts bancaires 36, 53%, les immeubles 25,08% en troisième position viennent les valeurs mobilières avec une part de 15,66%.

#### 6. La branche dominante du marché :

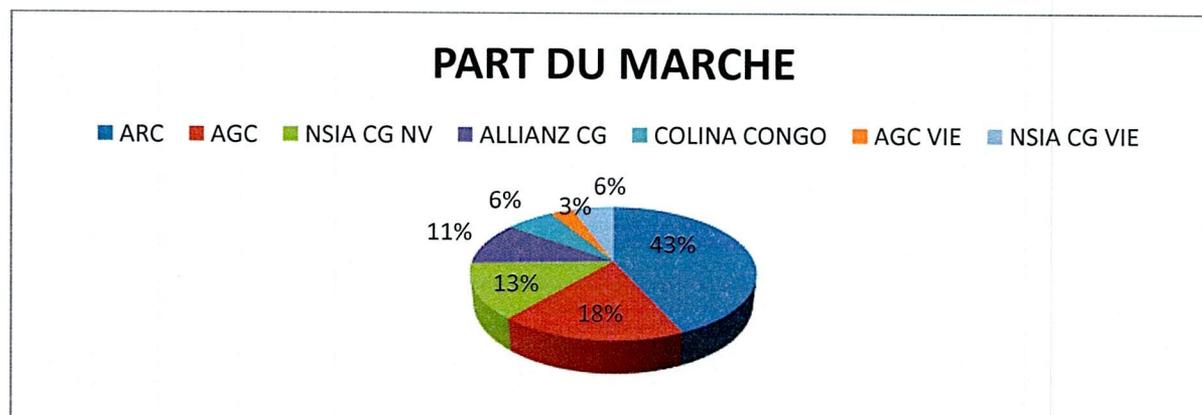
Le marché reste dominé par l'assurance dommages avec un pourcentage de 91,29% contre 8,71 % pour l'assurance vie qui voit sa part du marché augmenter de 0,02 par rapport à l'année 2015<sup>12</sup>.

**Tableau1 : répartition du chiffre d'affaire par compagnie :**

SOCIETE	PRIMES EMISES	PART DU MARCHE
ARC	28 515 958 382	43,32
AGC	11 654 219 947	17,70
NSIA CONGO NV	8 826 295 947	13,41
ALLIANZ CONGO	6 884 775 285	10,46
COLINA CONGO	4 214 417 843	6,40
AGC VIE	2 043 653 189	3,1
NSIA CONGO VIE	3 689 032 639	5,6
<b>Total</b>	<b>65 828 352 829</b>	<b>100</b>

Sources : rapport annuel 2016

**Graphique1 : représentation graphique de la part du marché par compagnie**



Sources : rapports annuels 2014-2016

<sup>12</sup> Rapports annuels 2015-2016, DNA

La régression de 30,82% du chiffre du marché est due en partie à la baisse du prix du baril de pétrole qui a influencé sur le fronting pétrolier, et à une catégorie d'automobilistes qui prônent pour la non assurance dans la branche responsabilité civile obligatoire.

## II. SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU COURS DE TROIS DERNIERES ANNEES (2014-2016)

L'assurance automobile occupe une place très importante sur le marché congolais des assurances. Elle arrive en deuxième position dans le chiffre d'affaire global du marché en 2016 avec un pourcentage de 23,05% derrière la responsabilité générale qui détient la part la plus prépondérante (37,31%).

### 1. LES ACTEURS DU MARCHE

Les cinq (05) compagnies non vie présentant les produits automobiles à la population sur le marché sont les suivantes :

- L'Assurance et Réassurance du Congo (ARC), avec une part capital majoritaire à l'État congolais ;
- L'Assurance Générale du Congo (AGC), au capital appartenant à un privé national
- Nouvelle Société Interafricaine des Assurances Congo (NSIA), groupe international ;
- ALLIANZ assurances Congo ;
- SAHAM assurances Congo.

Une sixième compagnie non vie, l'« Africaine des Assurances », vient de s'installer sur le marché congolais au cours de l'année 2018.

Outre ces cinq compagnies non vie, le marché comprend un pool TPV, un Fonds de Garantie Automobile et plusieurs intermédiaires d'assurances (57 agents généraux et 31 courtiers).

### 2. Chiffre d'affaires de la branche automobile

Le chiffre d'affaire de la branche automobile est passé à 13.850.274.406 FCFA en 2016 contre 16 089 927 346 FCFA en 2015 soit une régression de 13,91%. Ce chiffre représente 23,05% du chiffre d'affaire global du marché au

#### 2.1. Évolution du chiffre d'affaires de la branche automobile

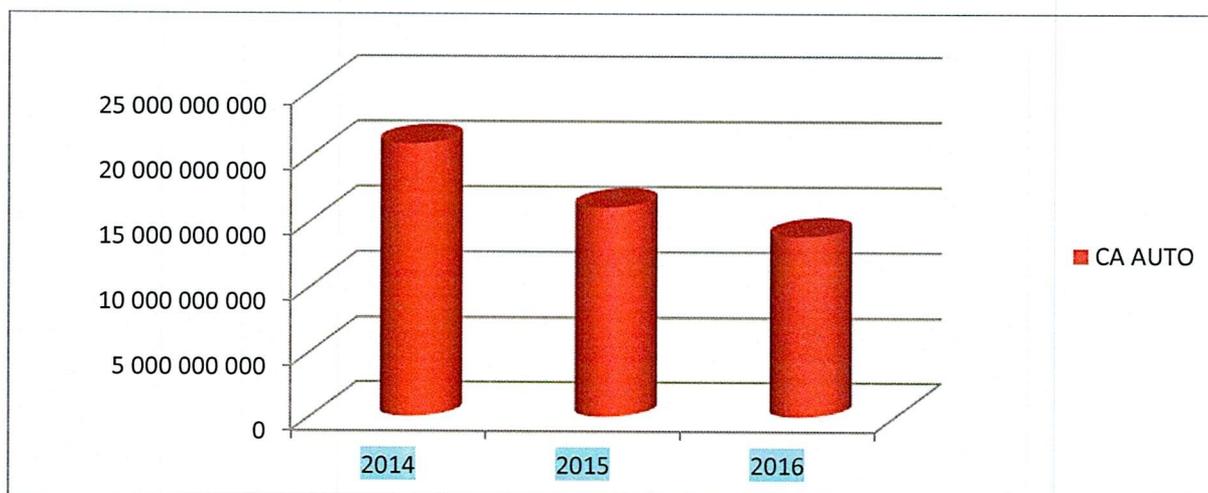
L'évolution du chiffre d'affaire automobile est fonction non seulement de l'évolution du parc automobile mais aussi de la conjoncture économique et de divers autres paramètres.

**Tableau n°2 : Évolution CA automobile sur trois ans**

Année	2014	2015	2016
CA AUTO	20 950 48394	16 089 927,35	13 850 247,41

Sources : rapports annuels 2014-2016

**Graphique2 : représentation graphique de l'évolution du chiffre d'affaires de la branche automobile**



**Sources : rapports annuels 2014-2016**

Le chiffre d'affaires de la branche automobile enregistre une baisse au cours des trois dernières années. Cette situation s'explique en grande partie par la chute du prix du baril du pétrole et certains assurés qui optent pour la non assurance.

**3. Part de l'assurance automobile dans l'ensemble du chiffre d'affaire du marché**

La branche automobile arrive en deuxième position après la branche responsabilité civile générale en 2016 (23,05% contre 37,31%).

**Tableau 3 : évolution de la part du CA automobile sur l'ensemble du CA du marché.**

Année	2014	2015	2016
CA Auto	20.950.483.935	16.089.927.346	13.850.247.406
C.A	73 847 506 185	95 148 391 984	65 828 352 829
%C.A	28,37	16,91%	21,04%

**Sources : rapports annuels 2014-2016**

La part du chiffre d'affaire automobile a brutalement chuté en 2015 et se relance en 2016. Ce changement est le résultat d'une récession de l'activité économique nationale qui est due à la chute des prix du baril du pétrole.

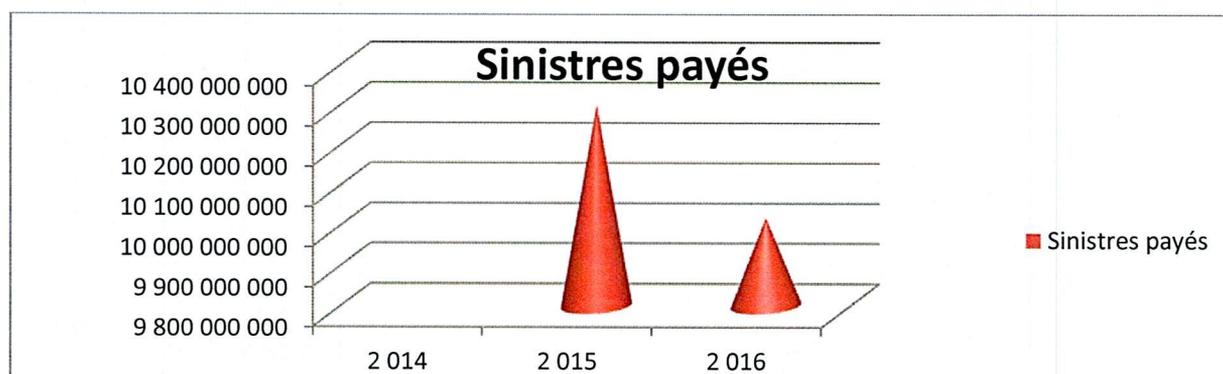
#### 4. Prestations payées

**Tableau4 : évolution du taux de sinistralité de la branche automobile**

Année	2014	2015	Évolution	2016	Évolution
Sinistres payés	-	10.300.317.507	-	10.019.093.390	-2,73%

Sources : rapports annuels 2014-2016

**Graphique 3 : Représentation graphique des sinistres automobiles payés**



Sources : rapports annuels 2014-2016

Les sinistres automobiles payés se chiffrent à 10.019.093.390 FCFA en 2016 contre 10.300.317.507 en 2015 ce qui entraîne une régression de 2,73%. Par contre son taux de sinistralité a augmenté en 2016 par rapport à celui de l'année 2015.

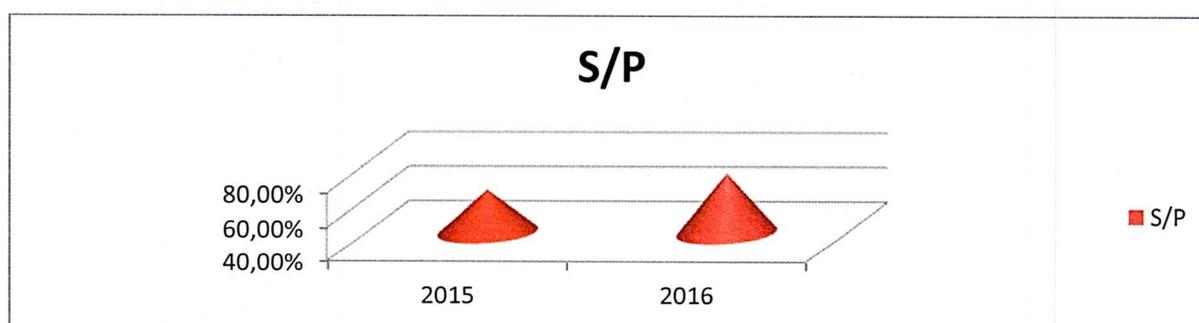
#### 5. Taux de la sinistralité

**Tableau 5 : Évolution du taux de sinistralité**

Année	2014	2015	Évolution	2016	Évolution
S/P	-	64,42%	-	74,30%	9,88%

Sources : rapports annuels 2014-2016

**Graphique4 : Représentation graphique du taux de la sinistralité**



Sources : rapports annuels 2014-2016

Le taux de sinistralité de la branche automobile est croissant au cours de ces deux années. Cette situation s'explique par la volonté des assureurs du marché de payer les sinistres.

## 6. Taux de pénétration de l'assurance automobile

**Tableau 6 : évolution du taux de pénétration de l'assurance automobile**

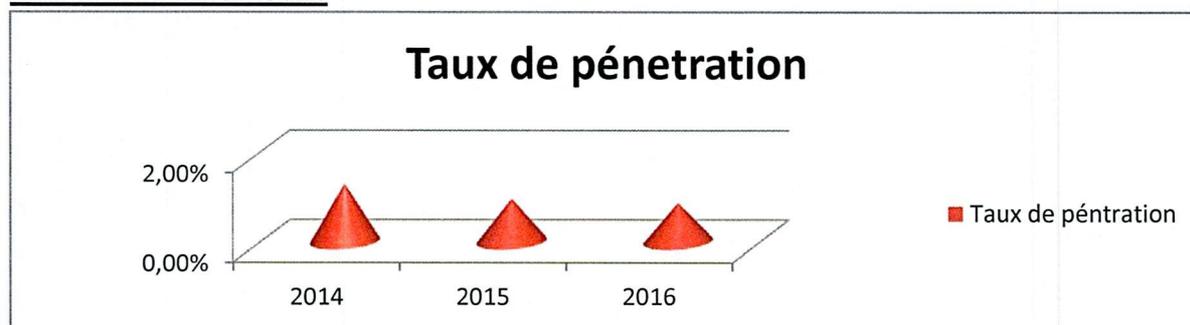
Année	2014	2015	2016
C.A auto	20.950.483.935	16.089.927.346	13.850.247.406
PIB	1 642 000 000 000	1 685 000 000 000	1 657 300 000 000
Taux de pénétration	1,28%	0,95%	0,86%

Sources : rapports annuels 2014-2016

Le taux de pénétration de l'assurance automobile au Congo est 0,86% en 2016 contre 0,95% soit une régression de 0,09%.

Cette régression est la conséquence de la baisse du baril de pétrole et des nombreux cas de non assurance notamment en automobile.

**Graphique5 : représentation graphique de l'évolution du taux de pénétration de l'assurance automobile**



Sources : rapports annuels 2014-2016

Au cours de trois dernières années, le chiffre d'affaires de l'assurance automobile a évolué en sens inverse du produit intérieur brut.

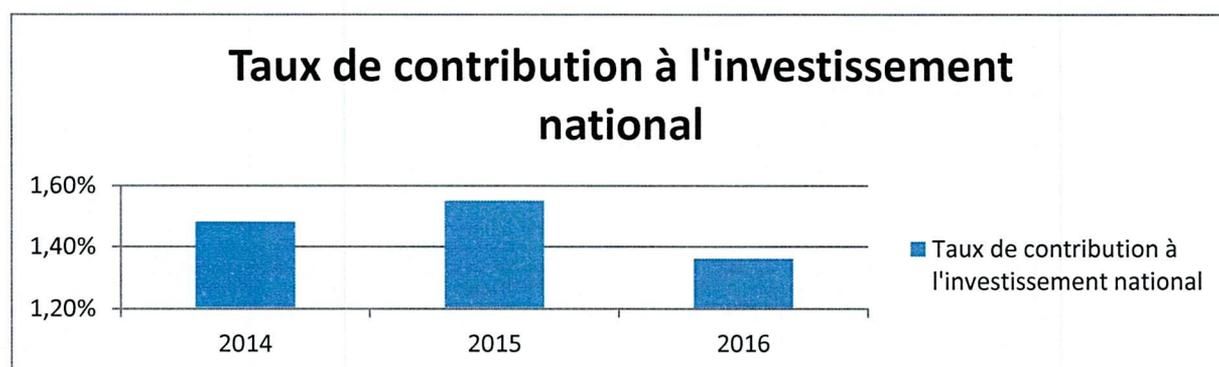
## 7. Contribution de la branche de l'assurance automobile à l'investissement national

**Tableau 7 : évolution du taux de contribution de l'assurance automobile à l'investissement national.**

Année	2014	2015	2016
C.A auto	20.950.483.935	16.089.927.346	13.850.247.406
FBCF en franc courant du secteur	1 416 000 000 000	1 038 000 000 000	1 018 400 000 000
Taux de contribution à l'investissement national	1,48%	1,55%	1,36%

Source : rapports annuels 2014-2016

**Graphique 6 : Représentation graphique du taux de contribution à l'investissement national**



Source : rapports annuels 2014-2016

La contribution de l'assurance automobile au P.I.B du Congo connaît une hausse en 2015 avant de décroître en 2016.

La situation générale de la branche automobile connaît une régression au cours des trois dernières années. Cette situation s'explique en grande partie par la récession de l'activité économique nationale que connaît le pays depuis 2014 suite à la chute du prix du baril du pétrole. Cependant on note par ailleurs une nette amélioration du taux de la sinistralité attestant de la volonté des assureurs, suites aux instructions de la CIMA, de payer les sinistres.

**Tableau 8 : évolution chiffre d'affaire de la branche automobile par compagnie**

	2014	2015	Évolution	2016	Évolution
<b>A.R.C</b>	8.633.705.705	3.135.822.503	-63,68%	2.756.612.404	-12,09%
<b>A.G.C</b>	7.203.507.824	7.422.535.716	3,04%	5.899.406.877	-20,52%
<b>NSIA CG</b>	2.221.263.133	2.425.146.180	9,18%	2.169.508.335	-10,54%
<b>ALLIANZ CG</b>	2.892007273	2.820.258.143	-2,48%	2.022.806.005	-28,28%
<b>SAHAM CG</b>	-	286.253.804		1.001.940.785	250,02%
<b>TOTAL</b>		16.089.927.346		13.850.274.406	-13,92%

Sources : rapports annuels (2014-2016)

La demande de l'assurance est fonction de l'élargissement du parc automobile et de la soumission à l'obligation de l'assurance automobile par chaque propriétaire d'un véhicule automobile. Les statistiques du marché attestent que les souscriptions des contrats automobiles connaissent une régression au cours de ces dernières.

L'évolution de la production automobile semble décliner au cours des trois dernières années. Cette situation, d'après l'autorité compétente, trouve son origine dans la chute du prix du baril et du fait de certains détenteurs des véhicules terrestres à moteurs qui optent pour le non assurance.

En effet, pour des raisons d'ordre économique, notamment financier, l'évolution du parc automobile connaît une régression, en plus de cela, certains propriétaires des véhicules terrestres à moteurs ont choisi de retirer leurs véhicules de la circulation pour échapper au contrôle de l'obligation d'assurance ou de ne souscrire qu'à des polices d'assurances de courte durée conformément à leurs besoins.

## **SECTION 2 : LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES FACE AUX REALITES DU MARCHE**

Dans le souci de bien encadrer le secteur des assurances au niveau de l'Afrique Subsaharienne, les pays membres de la CIMA par la signature du traité CIMA ont opté pour une législation unique des assurances. A cet effet, les différents intervenants sur les marchés

nationaux des assurances dans notre zone sont tenus de l'obligation de respecter les dispositions réglementaires tels que codifiées dans le code CIMA.

Il n'est plus question des législations nationales dans chaque pays mais d'une législation unique d'assurances pour tous les pays membres de la zone CIMA avec un organe juridictionnel pour veiller aux respects de ces dispositions réglementaires par tous les intervenants des différents marchés nationaux.

## **I. L'application des dispositions réglementaires.**

L'assurance automobile en République du Congo a connu une évolution avec le temps tel que nous avons su déjà le dire, les choses ne sont plus telles qu'elles étaient avant la signature du traité CIMA. Avec l'avènement du Code CIMA, la situation s'est nettement améliorée dans le temps, il y a une certaine discipline et de la rigueur sur le marché et cela surtout grâce aux différents contrôles de la CIMA, le secteur des assurances connaît une nette progression.

### **A. Situation d'avant l'avènement du Code CIMA**

Avant l'avènement du Code CIMA, le secteur des assurances était régi par la législation nationale. L'assurance automobile était réglementée par l'ordonnance N° 1-70 de 1970. A cette époque seule la compagnie ARC existait sur le marché et détenait le monopole du marché. L'assureur disposait d'une certaine liberté dans la gestion de ses contrats. Il n'existait aucune commission de contrôle et le seul contrôle auquel cette compagnie pouvait être soumise était celui de l'inspection d'État. Or les dirigeants de cette compagnie étaient nommés par le gouvernement, lequel gouvernement mandatait aussi certains fonctionnaires pour le contrôle d'où son inefficacité.

La perception de l'assurance par le public se limitait à l'assurance automobile qui leur était familière et qui faisait déjà à cette époque une obligation d'assurance. Pour la plupart des citoyens congolais, qui dit assurance dit forcément l'assurance automobile. Cela s'expliquait non seulement par le caractère obligatoire de cette assurance qui s'impose à tous les détenteurs des véhicules automobiles mais aussi par la méconnaissance du domaine des assurances par la plupart des congolais.

Pendant cette époque l'assureur percevait des primes mais quand survenaient des sinistres seuls quelques-uns de ces sinistres étaient pris en charge. Nombreuses étaient les victimes des accidents de circulation qui se plaignaient en raison du fait que leurs sinistres n'étaient pas pris en charge quand même la garantie de l'assureur était acquise. Les sinistres étaient réglés selon le bon vouloir de l'assureur qui jouissait d'une certaine puissance financière lui permettant de dominer un simple assuré.

En effet, cette réalité de l'assureur qui percevait des primes mais ne réglait pas les sinistres a valu aux assureurs le titre de « voleurs ». Ainsi fut salie l'image des assurances auprès du grand public. Cette mauvaise image des assurances qui persiste jusqu'à nos jours dans notre zone, trouve son origine dans la législation nationale qui manquait de la rigueur dans son application, encourageant le non-paiement des sinistres par l'assureur.

De nos jours, avec l'avènement du Code CIMA les choses se sont nettement améliorées, l'application de la législation unique des assurances dans notre zone fait l'objet d'une surveillance par un organe supranational (le Conseil des Ministres par le biais de la CRCA). Les mesures disciplinaires et réglementaires ont été prises dans le but d'assainir les marchés, de protéger les victimes afin de regagner peu à peu la confiance du grand public.

### *B. Situation d'après l'avènement du Code CIMA*

Le Code des assurances est clair en ce qui concerne l'assurance automobile. Il définit les personnes et biens concernés par l'obligation d'assurance (article 200), le rôle de l'autorité de tutelle en matière de contrôle (article 309), les entreprises d'assurances soumises à ce contrôle (article 300), les modalités de tarification (article 212 et 304) et des gestions des sinistres automobile (livre 2, chapitre IV), les qualifications et pouvoirs des intermédiaires (livre 1, titre 1), les pièces justificatives attestant que l'obligation d'assurance automobile a été satisfaite (article 213), le rôle des DNA (Annexe II du Code CIMA)

L'application rigoureuse de ces dispositions est l'affaire de tous les intervenants du marché : les autorités de contrôles, les compagnies d'assurances, les intermédiaires d'assurances, les détenteurs des véhicules tels que mentionnée dans l'article 200 du Code CIMA.

#### 1. Les autorités chargées du contrôle

Les règlements et les décisions de la CIMA deviennent automatiquement contraignants dans tous les pays membres de la CIMA à la date de leur entrée en vigueur. Le Conseil des Ministres qui est l'organe directeur de la Conférence (article 309) vérifie que ces dispositions sont correctement appliquées sur les marchés nationaux de tous les pays membres et prend des mesures nécessaires si ce n'est pas le cas. Il aide les pays membres à appliquer correctement la législation unique des assurances. A ce titre, il est assisté par la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) qui est l'organe régulateur chargé du contrôle des sociétés, qui à son tour est assisté par les Directions Nationales des Assurances dans chaque pays membres.

##### 1.1. L'application des dispositions du Code CIMA par la Direction des Assurances.

La Direction des Assurances intervient sur le marché national d'assurance automobile conformément aux attributions générales et spécifiques qui lui sont conférées. Elle assure le respect de la réglementation.

Elle surveille le marché congolais des assurances pour s'assurer que les dispositions réglementaires en général et celles relatives à l'obligation d'assurance automobile en particulier sont respectées tant par les détenteurs des véhicules terrestres à moteurs, les compagnies d'assurances présentant des produits automobiles au public, le pool TPV, le FGA ainsi qu'aux intermédiaires d'assurances.

A cet effet, elle travaille en étroite collaboration avec la police routière qui est chargée du contrôle des attestations d'assurance automobile.

### *1.1.1. Rôle de la Direction des Assurances face aux acteurs du marché*

Face aux acteurs du marché, la Direction des Assurances veille à ce que la présentation des produits d'assurances aux publics soit conditionnée par l'obtention préalable de l'agrément correspondant, que le tarif des risques de responsabilité civile automobile réponde aux dispositions de l'article 212 et 304 du Code CIMA et cela avant toute opération d'assurances. Elle procède à une étude minutieuse des contrats d'assurance automobiles que les compagnies d'assurances mettent à la disposition du public.

La Direction des Assurances assure et organise la promotion du secteur des assurances, en particulier celui de l'assurance automobile par le biais des campagnes des sensibilisations. Chaque année, elle organise le contrôle des compagnies, des intermédiaires ainsi que les experts intervenant dans le cadre de l'assurance automobile. Ce contrôle qui se fait au profit des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurances, permet de détecter les failles dans le fonctionnement des entreprises d'assurances, de déceler les mauvaises pratiques et proposer des mesures correctives afin d'assainir le marché.

La Direction des Assurances prononce des sanctions quand elle constate des infractions à l'encontre de la réglementation unique des assurances dont la plus lourde est le retrait de l'agrément. A titre d'exemple, la DGFIN avait publié en décembre 2017 un communiqué informant le public congolais du retrait des agréments des sociétés de courtages ci-après :

- Congo Inter-Assurance (CIA) par Arrêté N° 4552 du 26 juin 2017
- La Spirale Assurances par arrêté N°5691/MFBPP-CAB du 16 août 2017 ;
- Management des Risques Assurances (MARA) par arrêté N°5692/MFBPP-CAB du 16 août 2017
- Océane Assurance Conseils par arrêté N°5693/MFBPP-CAB du 16 août 2017.

### *1.1.2. Rôle de la Direction des Assurances face au public.*

La Direction des Assurances reçoit les plaintes des victimes lésées et joue le rôle d'arbitre dans le dénouement des litiges relatif à ces plaintes. Le plus grand effectif de ces plaintes concerne l'assurance automobile. Elle veille à ce que toute personne morale ou physique mentionnée à l'article 200 du Code CIMA respecte cette obligation d'assurance.

En effet, la Direction des Assurances travaille en étroite collaboration avec les agents de la sécurité routière pour contrôler la possession de l'attestation d'assurance automobile par tous les conducteurs des véhicules terrestres à moteurs en circulation sur toute l'étendue du territoire national. Le non-respect de cette obligation conduit à des sanctions disciplinaires prises au niveau local par les autorités compétentes.

L'autorité de tutelle sensibilise la population en matière d'assurances. Tout récemment la DGFIN par le biais de la Direction des Assurances a organisée une campagne de sensibilisation à l'assurance qui a débuté en février 2018 à Pointe-Noire et s'est poursuivie dans les plus grandes agglomérations de la République. A cet occasion, plusieurs thèmes ont

été présentés aux publics au nombre desquels figurait « *le dispositif de contrôle de l'obligation de l'assurance automobile*<sup>13</sup>»

## 1.2. Intervention des forces de l'ordre

Elles exécutent les services de la police de la route et les constats des accidents de circulation en vue de délivrer des procès-verbaux. Selon l'article 213 du Code CIMA, tout conducteur d'un véhicule mentionné à l'article 200 doit être en mesure de présenter à toute réquisition une attestation faisant présumer que l'obligation d'assurance a été satisfaite. Cette attestation qui peut être remplacée par un certificat d'assurance apposé sur le véhicule fait l'objet d'un contrôle par la police routière.

La police routière contrôle la possession de l'attestation d'assurance automobile par tout conducteur de véhicule automobile. Dans le cas où le conducteur du véhicule ne détient pas en sa possession cette attestation d'assurance, la police routière peut prononcer des sanctions à l'endroit d'un tel chauffeur, des sanctions qui se soldent parfois par l'immobilisation ou la mise en fourrière du véhicule non assuré, le paiement d'une amende ou le retrait du permis de conduire, l'arrêt et la mise en prison du conducteur etc.

Elle organise à travers tout le pays et de façon occasionnelle des contrôles des véhicules à partir desquels elle vérifie aussi la validité et l'authenticité des attestations d'assurances. Ce contrôle ne se limite qu'à des conducteurs des véhicules terrestres à moteur tels que mentionnés dans l'article 200 du Code CIMA.

## 2. *Application des dispositions du Code CIMA par les acteurs du marché.*

Les acteurs du marché suivent les directives que leur impose la Direction des Assurances afin de se conformer aux dispositions du Code CIMA.

Chaque compagnie IARD parmi les cinq présentes sur le marché dispose d'un agrément pour présenter les produits d'assurance automobile à la population congolaise. Leurs tarifs et contrats automobiles présentés aux publics respectent les dispositions du Code CIMA et ont été approuvés par la Direction des Assurances. Par crainte des sanctions que peut leur infliger la CRCA, chaque acteur du marché fait de son mieux pour respecter ses engagements vis-à-vis des assurés et bénéficiaires de contrats d'assurance automobile.

Les sinistres automobiles sont réglés selon les dispositions du Code. Ainsi au cours de ces dernières années on constate une nette amélioration dans la gestion et le règlement de ces sinistres par les compagnies du marché par rapport à l'époque où ce secteur était encadré par la législation nationale des assurances.

La plupart des agents généraux et courtiers présents sur le marché répondent aux conditions de capacité et d'honorabilité et justifient d'une garantie financière suffisante pour face à leurs engagements ; ce qui n'est pas toujours le cas pour tous les intermédiaires présents sur le marché. Tout comme les compagnies d'assurances, ils sont soumis au contrôle

---

<sup>13</sup><http://www.adiac-congo.com/content/marche-des-assurances-lancement-dune-grande-campagne-nationale-79674>

technique de la CRCA et de la Direction des Assurances. L'exercice de leurs activités est conditionné par l'obtention préalable de l'agrément.

### ***2.1. Application des dispositions du Code CIMA par les détenteurs des véhicules terrestres à moteurs.***

Il s'agit des personnes concernées par l'obligation de l'assurance automobile. Le code les oblige à souscrire à une police de responsabilité civile en vue de se protéger des risques liés à l'emploi de leurs véhicules. Leur devoir se limite d'après le règlement à la souscription de cette police. Ils souscrivent l'assurance de responsabilité civile automobile auprès d'un assureur et ce dernier leur délivre des attestations d'assurances qui seront présentées à tous les contrôles de la police. Mais au regard de l'évolution du parc automobile, on constate que plusieurs véhicules terrestres moteurs circulent sans assurance.

## **II. Les vulnérabilités résultant des pratiques réelles du marché.**

Nonobstant le fait que les intervenants du marché congolais des assurances s'appuient sur les textes et dispositions du code CIMA pour exercer leurs activités, plusieurs réalités et pratiques non conformes à ces dispositions sont monnaies courantes sur le marché. Ces pratiques qui émanent des acteurs du marché, expliquent en grande partie les faiblesses de l'autorité nationale de contrôle qui est la direction des assurances.

### ***A. Les vulnérabilités résultant des différents intervenants du marché.***

On constate sur le terrain les réalités suivantes :

#### **1. Laxisme dû au copinage de certaines autorités publiques avec les acteurs du marché.**

L'autorité de tutelle est parfois soumise à des pressions de la part de certaines hautes personnalités du pays. Dans la poursuite de sa mission, les sanctions prononcées contre les différents acteurs du marché sont très souvent influencées par les interventions venant d'ailleurs.

Certains officiers de l'armée détenteurs des véhicules terrestres à moteurs ne souscrivent pas à des polices d'assurance automobile obligatoire. Il leur suffit de poser leurs bérets d'officiers collés contre la pare-brise, à l'intérieur du véhicule, pour être vu des policiers routiers et ainsi continuer la circulation, sans être arrêté ni contrôlé. Ces officiers usent de leurs autorités militaires pour influencer les agents de sécurité routière en service et échapper ainsi au contrôle.

#### **2. En rapport avec des pratiques de la force publique**

Un autre obstacle au développement de l'assurance automobile sur le marché congolais ressort des pratiques des agents de la police routière dont le rôle ici consiste à contrôler la possession des attestations d'assurance par chaque conducteur des véhicules tel que décrit à l'article 213 du Code CIMA, faire le constat des accidents de circulation routière, délivrer les procès-verbaux d'accidents et prononcer des sanctions pour le non-respect du code de la route.

La possession de l'attestation d'assurance, si l'on se réfère à ce que disent certains conducteurs des véhicules, est devenue un motif de sanctions par certains policiers routiers véreux. En effet, lors des contrôles des véhicules en circulation les infractions au code de la circulation sont réglées parfois à l'amiable entre le policier et le conducteur moyennant une modique somme d'argent qui varie parfois de mille (1000) à cinq mille (5000) francs CFA. Cette pratique a pris de l'ampleur sur les voies publiques et cela sous l'œil impuissant des autorités compétentes. Ayant pris du goût à le faire, ces agents de la sécurité routière ont développé d'autres pratiques avec lesquelles, ils peuvent facilement se faire de l'argent.

Au nombre de ces pratiques figure celle qu'ils ont dénommée « **création** » qui consiste pour un policier revêtu de sa tenue en service ou pas, de créer un motif à un conducteur du véhicule en circulation parfois en règle, de ravir les pièces de son véhicule afin de le contraindre à une négociation à l'amiable moyennant une modique somme d'argent à payer.

Ainsi, un conducteur dont le véhicule est convenablement couvert par une assurance de responsabilité civile automobile se voit quelques fois être obligé de payer des infractions pour des raisons qui parfois ne cadrent pas avec la conformité et l'authenticité de son attestation d'assurance. Cette pratique encourage le phénomène de « non assurance » car pour les conducteurs qui ne maîtrisent pas le bien-fondé de l'assurance, il est mieux de verser ces modiques sommes à ces agents véreux à chaque réquisition du véhicule que de payer doublement en souscrivant encore à une police d'assurance automobile auprès d'un assureur.

### *2.1 Constat d'accident et traitement des procès-verbaux*

Le retard de l'arrivée de la police routière sur les lieux d'accident est l'un des facteurs qui entraîne souvent une mauvaise interprétation des circonstances décrivant l'accident et crée de l'ambiguïté dans le partage des responsabilités.

La mauvaise description par un policier, des circonstances décrivant un accident de circulation est le point de départ de tous les problèmes de partage de responsabilité entre plusieurs chauffeurs faisant intervenir plusieurs assureurs. Ces longs moments de partage de responsabilité entre assureurs obligent malheureusement les victimes à de longues attentes avant que les responsabilités soient partagées et ensuite payer l'indemnité par rapport au pourcentage respectif de la responsabilité civile de chacun d'eux.

Il arrive aussi que lorsque deux véhicules, l'un assuré et l'autre non assuré, entrent en collision et que la faute soit attribuée au conducteur du véhicule non assuré, les agents de l'ordre en prenant partie du véhicule non assuré peuvent attribuer la faute au chauffeur du véhicule assuré non responsable pour faire bénéficier sa garantie à la partie adverse.

Le manque de moyens de mobilité, l'insuffisance de matériels (informatiques, papeterie, photocopieuses...), les auditions et délivrance des certificats médicaux tardifs des victimes dont les déclarations sont nécessaires pour retracer les faits mais qui se trouvent dans un état critique au point de ne pas être en mesure de répondre à des questions posées, les mauvais renseignements fournis par certaines victimes, les auteurs des accidents en fuite, sont autant de facteurs qui font que le délai de délivrance des procès-verbaux d'accidents par les

agents de la police soit quelques fois non conforme à l'article 230 du Code. Ce retard dans la délivrance des procès-verbaux d'accidents se répercute sur le traitement des dossiers sinistres par l'assureur.

### *3. Vulnérabilités résultant du fait des acteurs du marché.*

La violation des dispositions réglementaires par les acteurs du marché découlent soit des pratiques liées à la tarification des risques soit à celles relatives à la gestion des sinistres.

#### *1.1. En rapport avec la tarification des risques automobile*

En matière de tarification, la plupart des compagnies présentes sur le marché congolais utilisent le tarif qui remonte à l'époque du monopole de L'ARC. Pour cela, la prime de risques de responsabilité civile demeure pratiquement la même dans toutes les compagnies du marché. Toutefois, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement d'un assureur à un autre. Cela s'explique par le phénomène de la concurrence entre les différentes compagnies qui cherchent à gagner la part du marché et maintenir leur compétitivité.

La garantie responsabilité civile est toujours accompagnée de la garantie individuelle accident, cette pratique n'est pas obligatoire mais elle s'impose aux clients par tous les assureurs du marché. Certains assureurs s'appuient très souvent sur la garantie individuelle accidents, les réductions commerciales et d'autres avantages commerciaux afin d'accorder à leurs clients des prix abordables pour ainsi se démarquer de leurs concurrents. Il est donc avantageux pour le consommateur de demander plus d'une garantie.

Ce tarif qui remonte de l'époque où l'ARC était le seul assureur sur le marché mérite d'être amendé. De nos jours le projet de l'amendement existe mais les efforts fournis jusqu'à maintenant n'ont pas encore abouti aux résultats souhaités.

Certains courtiers du marché vendent aux consommateurs des produits automobiles fictifs. Ils perçoivent les primes payées par les assurés, font croire à ces derniers que leurs affaires seront placées auprès d'un assureur mais dans la réalité ils utilisent ces primes à d'autres fins et délivrent à ces derniers des fausses attestations d'assurance. Quand surviennent quelques sinistres relatifs à ces contrats, ils promettent aux assurés que leurs sinistres seront pris en charge et ensuite ils placent quelques affaires parmi les multitudes encaissées au nombre desquelles figurent celles sinistrées auprès d'une compagnie pour les déclarer à l'assureur quelques jours après le sinistre. Ces pratiques sont devenues monnaies courantes sur le marché et cela sous l'œil impuissant de l'autorité de tutelle. Il faut ajouter à tout cela la rétention des primes des compagnies par certains agents généraux.

Certains responsables des compagnies ne se gênent pas pour contourner leurs courtiers et aller discuter directement d'une affaire, très souvent les affaires concernant des grosses flottes automobile avec l'assuré en proposant à ce dernier une prime plus faible que celle qu'il payait à l'intermédiaire et cela pour éviter de reverser à l'intermédiaire des sommes importantes de commissions.

## 1.2. En rapport avec la gestion des sinistres automobiles.

La gestion des sinistres automobile est le nerf de guerre dans notre zone en général, en particulier sur le marché congolais.

Sur le marché congolais des assurances, le règlement des sinistres automobile représente encore un souci pour les victimes et bénéficiaires des contrats automobiles. Nombreuses sont les victimes qui se plaignent que leurs dommages ne soient pris en charge aussi vite possible par les assureurs. Les tracasseries d'aller et retour pour percevoir les indemnités sont les vécues aux quotidiens par des victimes d'accident de circulation.

Le code fixe le délai de présentation de l'offre d'indemnité à un (01) mois pour les dommages matériels, huit (08) mois en cas de décès de la victime et douze (12) mois pour l'atteinte à la personne de la victime. Sur le terrain, certains sinistres automobiles sont réglés en dépassant largement ces délais, ainsi les sinistres matériels tout comme corporels sont pris en charge avec retard pour des multiples raisons si l'on se réfère à ce que disent les assureurs : le retard dans la délivrance des procès-verbaux d'accident et des certificats médicaux, la fourniture tardive de toutes les pièces justificatives, la déclaration tardive du sinistre de la part des victimes, les difficultés rencontrées dans le partage de la responsabilité en cas d'accident impliquant plus d'un conducteur.

Le non-respect de ces délais donne lieu normalement aux pénalités telles que prévues à l'article 233 du Code s'il s'avère que les circonstances du retard sont imputables à l'assureur. Mais sur le marché la réalité est bien le contraire. Les assureurs ne tiennent pas comptes des intérêts prévus dans cette disposition lorsqu'ils règlent des sinistres automobiles dont le délai d'offre de transaction est en dépassement et cela peu importe que la faute du retard leur soit imputable.

Certains assureurs règlent leurs sinistres périodiquement en fonction de leurs disponibilités financières. C'est le cas de l'ARC qui organise des moments spéciaux auxquels il fait appel à toutes les victimes de passer percevoir leurs indemnités. Les sinistres ne sont plus réglés selon leurs cadences normales mais plutôt de façon périodique et aux dépens de la volonté des victimes qui sont comme soumises aux caprices de l'assureur.

Comme dans toutes les autres branches d'assurances, la branche automobile est victime de la fraude en assurance. Cette fraude se fait au moment de la déclaration du risque par l'assuré, au moment de la vente des contrats par les représentants de l'assureur et au moment de la déclaration du sinistre.

La fraude la plus remarquée en assurance automobile est celle relative aux déclarations de sinistres. Il arrive que certains assurés fassent un montage de faux accidents et les déclarent à l'assureur en vue de percevoir une indemnité de la part de ce dernier. On assiste sur le marché à des pratiques telles qu'un véhicule non assuré ayant subi de dommages soit couvert par la police de responsabilité civile d'un autre véhicule présentant les mêmes caractéristiques que le véhicule non assuré.

La diligence dans la gestion des sinistres automobiles est souvent évoquée comme un moyen de regagner la confiance du grand public : « *le paiement diligent des sinistres devraient constituer le moyen pour inculquer le réflexe à s'assurer* »<sup>14</sup>. Il s'agit là d'un moyen très sûr pour regagner la confiance de la population.

Les victimes des accidents de circulation occasionnés par les véhicules de l'État ont de la peine à être prises en charge. Face à leurs dommages, ils ne savent pas à quel saint se vouer pour pouvoir bénéficier de la réparation des dommages subis. Ainsi, elles se trouvent parfois laissées pour compte car ne sachant pas à qui elles peuvent s'adresser pour être prises en charge.

Malgré l'institution de la Carte Rose CEMAC, les sinistres frontaliers connaissent toujours des difficultés pour être pris en charge.

### ***B. vulnérabilités résultant des faiblesses de la direction des assurances***

Au niveau de l'organe en charge de contrôler des acteurs et de la surveillance du marché, les problèmes découlent très souvent des manquements constatés dans son bon fonctionnement, notamment en termes d'effectifs insuffisants du personnel ; ses compétences et qualifications qui ne font pas l'objet d'une bonne appréciation ; des fréquences de contrôle assez faibles dans l'année ; l'influence dont elle jouit sur le marché.....

#### **1. En rapport avec les effectifs en personnel :**

Ce problème est mis en évidence en comparant les effectifs du personnel de la DNA par rapport au nombre d'intermédiaires évoluant sur le marché congolais.

En effet, la DNA compte 30 agents chargés de contrôler l'ensemble des intermédiaires évoluant sur tout le territoire national. Ils sont tous basés à Brazzaville à sa direction.

Selon le rapport du marché congolais des assurances de 2015, le nombre des intermédiaires sur le marché a augmenté, passant de 43 à 61 agents généraux entre 2014 et 2015, et de 24 à 31 courtiers sur la même période, soit un total 92 intermédiaires en 2015. En 2016 ces chiffres sont passés de 57 agents généraux et 31 courtiers pour un total de 88 intermédiaires.

Bien que la grande majorité de ces intermédiaires soit implantée dans les deux grandes villes du pays Brazzaville et Pointe-Noire, d'autres par contre bien que minoritaire évoluent dans les chefs-lieux de départements.

Pour un ratio de 30 agents pour contrôler près de 92 intermédiaires, il apparaît clairement le problème d'insuffisance en personnel, surtout qu'un grand nombre, en dehors des 9 techniciens apprennent le métier de contrôleur sur le terrain.

La DNA est donc handicapée quant au déploiement de son personnel sur le territoire national, afin de contrôler efficacement les intermédiaires.

---

<sup>14</sup>[http://www.fanaf.com/file/upload/Presentation\\_ADJANON\\_Panel-3.pdf](http://www.fanaf.com/file/upload/Presentation_ADJANON_Panel-3.pdf)

## 2. En rapport avec les compétences et qualifications.

Le personnel de la DNA répond à différents profils à savoir : les cadres et techniciens en assurance, professionnels sortis des écoles d'assurance ; des universitaires justifiant des diplômes dans divers domaines.

Pour un total de 30 agents, on dénombre 8 qui ont obtenus le diplôme d'assurance en Tunisie, et considérés comme des contrôleurs, un seul cadre supérieur, le DNA, avec le diplôme d'études supérieures spécialisées en assurance (D.E.S.S A), obtenu à L'IIA, institut international des assurances de Yaoundé.

Le reste de l'effectif soit 21 agents est constitué par des diplômés universitaires, des décisionnaires, remplissant diverses tâches administratives, et apprenant le métier de contrôleur sur le terrain, avec l'encadrement des 9 techniciens.

Les critères de recrutement très souvent n'ont rien à voir avec le mérite, car ne reposant sur aucun test ou concours, mais sur la base des recommandations. Ils sont pour la plupart des fonctionnaires qui se reconvertissent dans le métier de contrôleur d'assurances, en subissant des formations en interne ou à l'étranger, par l'entremise des séminaires de renforcement des capacités des contrôleurs, organisés à l'intention des DNA au niveau de la zone CIMA.

Il se pose alors un problème d'expérience, vu le temps qu'exige la maîtrise par exemple des états statistiques des compagnies d'assurance, qualifiées même d'industrie d'assurance, justement par la complexité qu'elle présente.

## 3. En rapport à la fréquence.

Selon le code, obligation est faite à l'organe de contrôle de contrôler au moins une fois par trimestre les acteurs du marché, soit quatre fois l'année.

Cependant, dans la pratique les compagnies et les intermédiaires sont contrôlés en moyenne une fois l'année. L'absence des contrôleurs laisse le champ libre aux acteurs de mauvaise foi de profiter dans la fraude, ceci pour maximiser les gains et profité de la naïveté des assurés.

## 4. En rapport avec l'influence de la DNA

Cette influence en temps normal est mise en évidence à travers les sanctions que se doit d'infliger la DNA auprès des compagnies, des intermédiaires et détenteurs des véhicules automobile récalcitrants, qui n'appliquent pas ou ne respectent pas la réglementation.

Sur le terrain malheureusement, les sanctions à leur endroit très souvent ne sont pas prises en temps opportun, ou influencées par des injonctions venant d'ailleurs.

### 3.2. En rapport avec l'arrêté d'agrément, la qualification professionnelle et la garantie financière des intermédiaires.

#### 3.2.1. *L'arrêté d'agrément des intermédiaires*

L'agrément est l'autorisation donnée par l'autorité à un intermédiaire, en vue de lui permettre de pratiquer les opérations d'assurance.

Si le problème auprès des intermédiaires implantés dans les trois grandes villes du pays (Brazzaville, Pointe-Noire ; Dolisie), ne se pose pas avec acuité, car ils sont contrôlés au moins une fois l'année ; ceux évoluant par contre dans les départements, profitant de l'absence permanente des contrôleurs de la direction des assurances dans ces localités, ne subissent aucune pression pour se conformer à cette disposition.

A titre illustratif, certains d'entre eux ne sont pas connus par la DNA, mais travaillent en toute liberté, allant jusqu'à faire passer leur publicité sur les medias.

Cependant, le retrait de celui-ci est motivé par : l'absence prolongée d'activité ; la rupture de l'équilibre entre ses moyens financiers et son activité ; modification de la composition du capital social ou des responsables de direction. Ce qui ne se fait pas en temps opportun, compte tenu de la procédure administrative qui est longue, nécessitant avant tout l'avis du ministère en charge des assurances.

La lenteur constatée, l'absence permanent des contrôleurs sur le terrain laissent le champ libre aux acteurs sans scrupules d'opérer tranquillement sans être inquiétés.

Il convient également de souligner le manque de rigueur dans l'étude des pièces fournies par les demandeurs, car nombreux d'entre eux qui ont obtenu des agréments, n'ont pas rempli les conditions d'honorabilité et de compétence.

#### 3.2.2. *Le traité de nomination*

Ce traité est un contrat entre un agent général d'assurance et une compagnie d'assurance, précisant les conditions d'exercice du mandat à lui confié par la société qu'il représente.

Il est renouvelé chaque année, pour les intermédiaires qui se sont bien comportés selon l'appréciation de la compagnie et retiré à ceux qui n'ont pas respecté les conditions fixées.

Le problème ici relève des compagnies, qui les délivrent à certains intermédiaires sur des bases subjectives, s'appuyant soit sur les affinités, sans tenir compte de l'honorabilité, de la compétence des demandeurs, soit sur des recommandations venant des personnalités bien placées.

Le reproche qui est fait aux compagnies par l'autorité de contrôle est de l'octroyer sans que cette dernière ait donné son entérinement par l'entremise d'un acte.

Très souvent, ils n'ont aucune expérience dans la profession, et sont incapables de mettre en application les exigences du traité. Les agents généraux dont les traités sont retirés

par une compagnie sont récupérés par d'autres, sans trop savoir le pourquoi du retrait du traité par la première compagnie.

Cette situation loin de corriger les mauvais intermédiaires quant à ne plus exercer dans la profession, fragilise l'efficacité du marché des assurances, où les récidivistes de l'inobservation de la réglementation opèrent librement.

### *3.2.3. La garantie financière*

Celle-ci est sujette à beaucoup de controverses, notamment avant le lancement et pendant l'exercice des opérations.

En effet, avant le lancement des activités, certains intermédiaires ne justifient pas de cette garantie financière de 10.000.000 FCFA, qui est exigée par la réglementation par année.

Bénéficiant des faveurs accordées par les compagnies en leur octroyant des traités de nomination sur la base de la confiance, ils font des promesses quant à remplir cette exigence à court ou moyen terme, sans toutefois respecter les engagements pris.

La conséquence qui en découle, nombreux d'entre eux aujourd'hui sur le marché évoluent sans garantie financière, laissant courir le risque de disparaître un jour au cas où sa capacité financière ne lui permet pas de faire face aux sanctions financières prises par la compagnie à son endroit, pour mauvaise gestion des attestations d'assurance par exemple.

Cette garantie en effet permet de rembourser aux assurés le montant des primes qu'ils ont versées de bonne foi et que l'intermédiaire n'a pas reversé à la compagnie.

Une fois en activité, cette garantie doit évoluer proportionnellement au chiffre d'affaires réalisé par l'intermédiaire, mais malheureusement la tendance est qu'elle reste au même niveau de 10.000.000 FCFA, sans tenir compte des performances atteintes.

Il se pose alors le problème de la validité de la garantie financière en cours d'activité

## CHAPITRE 2 : SUGGESTIONS FACES AUX FAIBLESSES CONSTATEES

Face au désordre constaté sur le marché de l'assurance automobile, l'État congolais n'est pas resté en marge. Plusieurs solutions ont été proposées tant au niveau local que pendant les états généraux de la FANAF. Ces solutions sont pour certaines mises en œuvre par les autorités congolaises pour éradiquer le fléau des mauvaises pratiques en assurance automobile qui ne cessent de gangrener le marché. Ainsi, parmi ces solutions certaines ont porté des fruits mais d'autres semblent rester sans effet et nécessitent une nouvelle approche ou n'ont jamais été essayées.

Dans ce chapitre, il est question de présenter les approches de solutions déjà proposées, leur évolution et de faire des suggestions qui permettront que l'intervention de l'État dans l'encadrement et la surveillance de l'assurance automobile soit efficace.

### SECTION 1 : LES MESURES PRISES.

Plusieurs solutions concernant le bon fonctionnement de l'assurance automobile ont été proposées et mises en œuvre avec pour objectif par exemple d'inciter les détenteurs des véhicules automobiles à la souscription de cette assurance obligatoire, de pousser les assureurs aux règlements des sinistres automobiles avec célérité, d'assainir le marché en sanctionnant certains acteurs véreux et certaines pratiques non conformes à la réglementation des assurances, de faciliter la délivrance rapide des procès-verbaux d'accidents etc.

#### I. Les mesures prises au niveau local.

Chaque fin d'année, l'État par l'entremise de la Direction des Assurances et de la police routière organise une opération dénommée « opération coup de poing ». Cette opération consiste pour la police routière à contrôler les véhicules en circulation afin de faire passer au crible l'état et les papiers des véhicules.

Pendant ces moments, les véhicules non assurés sont mis à l'arrêt, les permis des chauffeurs saisis, les chauffeurs sont parfois contraints de payer les amendes qui les sont imposées par la police, l'emprisonnement des chauffeurs etc.

Ces opérations de la police routière ont permis de discipliner certains chauffeurs qui, de peur d'être confrontés au sort que leur réserve la police, sont obligés de se retourner auprès d'un assureur pour se procurer une police d'assurance de responsabilité civile automobile.

Une telle mesure réduit le phénomène de non assurances et contraint les conducteurs des véhicules au respect de l'obligation de l'assurance. Malheureusement, sont beaucoup plus touchés par ces opérations les véhicules automobiles de la catégorie 4 alors que certains véhicules à usages personnelles sont quelques rares fois soumis au contrôle lors de ces opérations. Font partie de cette catégorie, les véhicules des officiers de l'armée qui usent de leur autorité militaire pour influencer les agents de sécurité routière en mission afin d'échapper au contrôle.

Les agents de la sécurité routière sont maintenant dotés de tenues immatriculées avec un numéro individuel permettant de les identifier facilement en cas de litige. Mais cette

solution proposée par leur hiérarchie ne les empêche malheureusement pas de poursuivre leurs habitudes de soutirer les modiques sommes d'argents aux conducteurs des véhicules automobiles.

Concernant le tarif automobile, un projet d'amende existe depuis un certain moment mais jusque-là, rien n'est encore fait.

Un fond de garantie automobile (FGA) a été créé pour venir à la rescousse de victimes des accidents de circulation occasionnés par les véhicules non assurés ou en fuite après l'accident. Mais le non fonctionnement effectif de ce FGA depuis lors ne résout pas ce problème en soi.

Les sanctions concernant certains intermédiaires véreux ont certes permis d'enrayer quelques-uns d'entre eux sur le marché notamment dans les grandes agglomérations urbaines mais dans les périphéries, l'anarchie est encore présente et cela s'explique par l'absence signalée de l'autorité de contrôle dans les coins reculés du pays.

## **II. Les mesures des résolutions prises lors des états généraux des assurances CIMA- FANAF.**

Lors des différentes assemblées des états généraux des assurances de la FANAF, les problèmes sur l'assurance automobile ont fait l'objet de multiples analyses sur différentes facettes ayant abouti à des nombreuses propositions/solutions permettant de résoudre ces problèmes. L'on distingue parmi cette multitude, des solutions suivantes :

- La mobilité des agents de constat pour assurer une rapidité de l'intervention et l'établissement des PV.
- La gratuité des coûts du PV ;
- Meilleure productivité pour les assureurs : tarif raisonnable des PV de constat, économie sur les frais d'expertise ;
- Une meilleure qualité du PV de constat qui permet une bonne exploitation, une meilleure appréciation des garanties et une évolution correcte des dommages matériels ;
- Une tutelle locale forte avec des institutions publiques de soutien (FGA) ;
- Mettre en place un organisme indépendant et autonome ou un service spécialisé au sein des DNA en charge de la médiation et du suivi de la conduite du marché, ainsi que l'instauration d'un numéro vert pour la dénonciation des mauvaises pratiques ;
- Renforcer les sanctions et exiger une meilleure organisation des services sinistres et des marchés avec des procédures et des normes de qualités ;
- L'encadrement par un dispositif réglementaire, les activités de conseil ou d'agent d'affaire, des experts et des enquêteurs intervenant et des normes de qualités publiées ;
- Mettre en place une plateforme (accessible par internet ou mobile) permettant aux assurés et automobilistes d'établir directement les constats amiables ou permettant aux assureurs de collecter les informations sur les circonstances des accidents en temps réel et aux forces de l'ordre de compléter et établir les PV de constat avec plus de célérité ;
- Expérience positive du pool TPV, des risques pétroliers ;

- Améliorer le dispositif réglementaire pour une meilleure prise en charge des sinistres transfrontaliers ;
- Mener une réflexion sur la nécessité d'élargir l'obligation d'assurance aux véhicules de l'État et ses démembrements ;
- Mettre en place des mécanismes de contrôles plus efficaces afin de réduire le taux de non assurance.<sup>15</sup>

Cette liste non exhaustive permet de comprendre que les problèmes relatifs au bon encadrement de l'assurance automobile ont déjà fait l'objet de réflexions ayant abouti à des propositions des solutions dont la mise en œuvre permet d'assainir le marché. Il n'est plus question de chercher le "*comment faire* " pour éradiquer les mauvaises pratiques de la part des acteurs du marché dès lors que ces mauvaises pratiques ont été décelées et des solutions proposées. Le vrai problème demeure celui des faiblesses de la direction des assurances qui ne permet pas à cette dernière de jouer pleinement son rôle de l'autorité de contrôle.

En effet, les solutions proposées ne peuvent être mises en œuvre par la direction des assurances en raison de ses propres faiblesses. Il convient avant tout de trouver des solutions aux faiblesses de la DNA afin que cette dernière soit en mesure de jouer pleinement son rôle d'encadrement et de surveillance. Pour parvenir à changer les choses, la direction des assurances aura aussi besoin de l'apport des différents acteurs du marché.

## SECTION 2 : APPROCHE DES SOLUTIONS

Au-delà de l'ampleur des problèmes réels que pose le contrôle de l'application des dispositions réglementant l'obligation de l'assurance automobile par la direction des assurances, une fois diagnostiqués, le plus important est de trouver les solutions susceptibles de faire changer les choses.

Si rien n'est fait dans ce sens, le pire est plus qu'inévitable avec des conséquences dramatiques. C'est dans ce cadre que la présente section se fixe comme objectif d'envisager les perspectives d'avenir sur le marché des assurances en général, en particulier celui de l'assurance automobile, selon deux scénarios possibles à savoir : Les mesures prometteuses, au cas où les problèmes évoqués trouvent un début de solution ; les mesures non prometteuses dans le cas contraire.

Chaque scénario sera abordé en tenant compte du niveau de transformation que connaît le pays présentement en termes d'urbanisation.

Elle comporte ainsi deux paragraphes portant respectivement sur chaque scénario, mais avant tout, une brève présentation de la situation d'urbanisation du pays est nécessaire.

Depuis plus d'une décennie, le Congo s'est engagé dans un vaste programme de municipalisation accélérée de ses départements, dans le but de les doter en infrastructures de bases. Cette action a entraîné un début d'urbanisation des chefs-lieux des départements et de quelques localités au point où le nombre de communes urbaines de moyen ou plein exercice est en nette augmentation.

---

<sup>15</sup> Diverses interventions lors des états généraux de la FANAF 2016, 2017, 2018

A la faveur de ce programme, les secteurs d'activité qui étaient hier l'apanage des grandes villes Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie, commencent progressivement à s'implanter dans l'arrière-pays, profitant des infrastructures comme les routes, aéroports, etc.

De même l'avènement des zones économiques spéciales en création, permettent d'espérer des lendemains meilleurs pour le pays.

Toutes ces transformations ne sont pas sans conséquences sur le marché congolais des assurances, en termes des besoins d'assurances à satisfaire aussi bien par les compagnies que les intermédiaires.

En effet, si jadis seules les grandes villes en ressentaient le besoin, aujourd'hui c'est la totalité des départements qui en ressent les besoins.

Dans ce contexte, les enjeux du contrôle des différents acteurs du marché ne sont plus à démontrer, et ses mesures peuvent être prometteuses, une fois bien maîtrisées par l'autorité de contrôle ou non prometteuses si tout lui échappe et laisse la place à l'anarchie.

Ces perspectives seront abordées en deux scénarios dans ce qui suit.

## **I. Les mesures prometteuses**

La nature des problèmes qui découlent de l'encadrement et la surveillance de l'obligation de l'assurance automobile étant connue, de même que les potentialités qu'offre le marché congolais dans le développement des assurances en termes de besoins à satisfaire.

Pour que les acteurs du marché jouent réellement leur rôle dans ce développement, et que leur contribution au produit intérieur brut soit appréciable, la tâche incombe aussi bien aux autorités en charge des assurances qu'à ces acteurs, qui ensemble doivent s'engager dans la voie des corrections des maux qui minent le contrôle.

Les mesures visant à assainir l'environnement des assurances exigent notamment un apport de chacun de ces acteurs comme suit :

### **A. L'apport de la DNA :**

La prospérité dans le contrôle de l'obligation d'assurance automobile exige de la direction des assurances, la prise des mesures courageuses et responsables, parmi lesquelles figurent :

Augmenter les effectifs de son personnel et leur déploiement sur toute l'étendue du territoire nationale, compte tenu des besoins en assurance qui naissent à l'intérieur du pays, et ne se limitent plus qu'aux grande villes.

Cette proximité est susceptible de réduire la fraude et de corriger les faiblesses constatées dans l'application de la réglementation ;

#### **1. Améliorer les compétences et la qualification de son personnel :**

A ce propos, il est souhaitable qu'une véritable politique de recrutement soit mise en place, en privilégiant le mérite, le profil...

C'est ainsi que les cadres sortis de l'Institut International des Assurances (IIA), seront privilégiés dans les recrutements, à l'instar des autres pays de la CIMA, étant donné la complexité du contrôle, qui nécessite de bonnes bases en comptabilité, statistiques, droit et économie...

Les agents contrôleurs formés sur le tas, certes ont des formations diplômantes, mais la qualification est nécessaire dans le contrôle des opérations d'assurances, considéré comme une industrie dont la maîtrise se fait dans le temps, avec beaucoup de volonté pour se perfectionner.

Certes le personnel dans le cadre du renforcement des capacités, bénéficie des séminaires organisés par la CIMA, mais leur niveau n'est pas le même que celui des contrôleurs d'autres pays membres, qui sont des professionnels du métier.

Que ces séminaires cessent d'être des parties de tourisme, mais des moments de perfection, d'échanges, de formation, dont le choix des participants doit se faire sur aucune base sentimentale.

La DNA doit en plus instruire les compagnies d'assurance à faire en sorte que la quasi-totalité des intermédiaires n'opèrent pas tous sur les mêmes créneaux notamment l'assurance automobile (obligatoire), qui accentue les problèmes dans ce secteur à cause de la concurrence déloyale et la sous tarification.

Au sujet de l'importance des arriérés des primes du fait des retentions, de la falsification d'attestation... imputables aux intermédiaires. Que la DNA donne les pleins pouvoirs aux compagnies de les sanctionner en mettant un terme simplement aux relations d'affaires avec eux, ceci par la résiliation de leur traité de nomination.

L'attente de la procédure administrative impliquant le ministère en charge pour avis, laisse libre champ aux intermédiaires de mauvaise foi, qui n'aspirent qu'au gain d'arnaquer les assurés.

## 2. Contraindre les acteurs à améliorer leur gouvernance :

S'il est admis que la plupart de ces structures d'assurance appartient directement ou indirectement à des personnes physiques détenant plus de 50% de leur capital social, le risque est que leur gestion se ramène en réalité à ces mêmes personnes.

En effet, elles disposent des pouvoirs absolus en matière de prise de décisions, qui malheureusement ne vont pas toujours dans l'intérêt de la structure. Très souvent, ces promoteurs pourvoyeurs de capitaux ne sont pas des techniciens d'assurance. Il s'en suit que les gérants sont obligés d'exécuter ces décisions en toute conscience.

Que la DNA prenne un certain nombre de mesures telles que :

- L'obligation de recevoir une formation en assurance au moins une fois par année pour les promoteurs. Les compagnies d'assurance se doivent également d'en faire autant à l'endroit des gérants ou personnel des intermédiaires ;

- Encourager les intermédiaires à se regrouper pour réduire l'influence des promoteurs, en suggérant à la hausse la garantie financière, dont le versement doit être effectif avant le lancement d'activité et mise à jour chaque année en fonction de l'évolution du chiffre d'affaires ;
- Obligation aux compagnies et intermédiaires de recruter un contrôleur en interne, chargé de produire des rapports internes à transmettre trimestriellement à la DNA ;
- De disposer d'un service de contrôle de gestion, pour corriger les manquements constatés au niveau des documents : comptes courants ; états statiques ; états comptables ;
- Que la DNA octroie les agréments en étant plus regardant sur les conditions d'honorabilité et de compétence, sans complaisance, afin d'assainir le marché, avec des intermédiaires de bonne foi ;
- Que les sanctions prévues par la réglementation soient appliquées à l'endroit des récalcitrants. Ce travail doit se faire avec le concours de la force publique, pour mieux réprimer et renforcer la surveillance en assurance automobile ;
- Une collaboration entre la Direction des Assurances et les forces de l'ordre.

### ***B. L'apport des acteurs :***

Ils ont intérêt à comprendre et intérioriser la responsabilité qui est la leur dans l'assainissement du marché des assurances congolais.

Sa prospérité exige d'eux : la bonne foi ; les documents administratifs, techniques (production, sinistre, comptabilité...) conformes et bien tenus.

Ils doivent se référer qu'au code CIMA et aux conditions de travail comme seul cadre réglementaire, qui balise le chemin à suivre pour être dans la légalité.

Le secteur des assurances loin d'être une source d'enrichissement sans cause, exige la bonne conscience, sans quoi la justice est incontournable pour remettre l'assuré dans ses droits.

## **II. LES MESURES NON PROMETTEUSES :**

C'est le scénario à craindre, car susceptible d'entraîner le secteur des assurances dans l'anarchie et les assurés abandonnés à la merci des acteurs véreux.

En effet, si aucun effort n'est entrepris pour corriger les imperfections constatées, qui entravent l'encadrement et la surveillance de l'assurance automobile, tant au niveau de la DNA que celui des acteurs. En pareil cas, les efforts entrepris par les pouvoirs publics de transformer l'arrière-pays et booster les autres secteurs d'activité économiques, n'aurait aucun effet d'entraînement sur celui des assurances en général et celui de l'assurance automobile en particulier.

Entre autres conséquences, il sera alors difficile au secteur d'assurance de jouer réellement son rôle d'investisseur institutionnel, car en aval cela profitera plus aux compagnies et intermédiaires véreux, qui mettront à profit la faiblesse de la D.A pour exercer en toute liberté sans crainte.

## CONCLUSION GENERALE

L'encadrement et la surveillance de l'assurance automobile par les pouvoirs publics reposent sur un certain nombre d'exigences, aussi bien juridiques, administratifs que techniques.

Les détenteurs des véhicules terrestres à moteurs sont tenus de se conformer à l'obligation de l'assurance automobile telle que mentionnée à l'article 200 du Code CIMA. Mais dans la pratique l'état des lieux du marché de l'assurance automobile a révélé l'existence de plusieurs problèmes de nature à entraver l'encadrement et la surveillance de cette branche d'assurance.

Ce travail s'est fixé quatre (04) objectifs majeurs à savoir de :

- Analyser et comprendre l'encadrement et la surveillance des dispositions réglementaires de l'assurance automobile par les pouvoirs publics en République du Congo ;
- Comprendre les causes et origines des mauvaises pratiques présentes sur le marché ;
- Expliquer les irrégularités constatées sur le terrain ;
- Proposer les pistes de solutions permettant d'assainir le marché et atteindre par conséquent les objectifs qui fixés par la Conférence.

Il a consisté à répondre aux problématiques suivantes : Quel est le rôle des pouvoirs publics en matière d'assurance automobile ? Qu'en est-il de l'application effective des dispositions réglementant l'assurance automobile sur le marché congolais des assurances ? Quelles sont les insuffisances de l'État ? Qu'est ce qui a été fait pour résoudre ce problème ? Quelles sont les mesures correctives supplémentaires que doivent prendre les autorités compétentes pour un meilleur encadrement de l'assurance automobile ?

L'issue de cette étude laisse apparaître que le rôle de la direction des assurances dans l'encadrement et la surveillance de l'assurance automobile est d'un grand enjeu et est confronté à des sérieux problèmes provenant d'une part des acteurs du marché et d'autre part de faiblesses propres à la direction des assurances.

Celles-ci touchant son personnel en termes d'effectif réduit, de compétence, de qualification, qui manquent considérablement, avec comme conséquences l'irrégularité de contrôles, la teneur dans la prise des sanctions, la complaisance dans l'octroi des agréments sans tenir compte de l'honorabilité et la compétence des intermédiaires...

Il en découle de l'analyse sur les vulnérabilités constatées que le remède face aux dysfonctionnements résultant des pratiques réelles du marché passe avant tout par la résolution des insuffisances de la DNA. L'État doit renforcer les services de la Direction des Assurances afin de permettre à celle-ci de jouer pleinement son rôle de l'encadrement et de surveillance de l'assurance automobile. Les mauvaises pratiques relatives à l'assurance

automobile sur le marché ne seraient être éradiquées si les faiblesses de la DNA ne le sont en premier.

Les perspectives seront prometteuses que si et seulement si une réelle volonté de corriger les problèmes observés se manifeste. Si par contre aucune action n'est entreprise pour corriger les faiblesses, le pire est à craindre car c'est la loi du plus fort qui prévaudra et les assurés et victimes seront sans protection.

Il sera alors difficile d'espérer au développement des assurances dans le pays, car il se posera toujours un problème de confiance entre les assurés, les intermédiaires et les compagnies.

## BIBLIOGRAPHIQUE

### **I. Ouvrages généraux.**

1. Zacharie YIGBEDEK, l'assurance automobile théorique et pratique, troisième édition.
2. Jérôme YETMAN, manuel International de l'Assurance.
3. LAMBERT-FAIVRE (Y), Droit des assurances, Coll. Précis Dalloz, 8<sup>ème</sup> édition, 1982.
4. PICARD (M) et BESSON (A) dans les assurances terrestres en Droit Français, Librairie Générale de Droit et Jurisprudence, Paris Tome I, 3<sup>ème</sup> édition 1972, Tome 2, 3<sup>ème</sup> édition 1972.

### **II. Les séminaires, cours, rapport de la responsabilité civile.**

1. Jean-Paul LOUISOT. Cours de gestion des risques dans les organisations applicables aux entreprises, aux collectivités territoriales et aux établissements de santé, IIA\_DESS-A, 2016-2018.
2. Direction national, rapports annuels des assurances 2014-2016.
3. Zacharie YIGBEDEK, cours des assurances automobiles, IIA\_DESS-A, 2016-2018.
4. YIGBEDEK (Z), L'interprétation des dispositions du code CIMA sur le contrat d'assurances, Presse Universitaire de Yaoundé.

### **III. Les textes officiels.**

1. Le code CIMA.
2. Le Code Civil.

## ANNEXES

Art. 172. (nouveau). — Les contestations relatives à l'élection et à l'éligibilité des membres du Bureau Syndical d'Entreprise ainsi qu'à la régularité des opérations sont examinées conformément au règlement intérieur de la Confédération Syndicale Congolaise ou à défaut, par les juridictions de droit commun.

En cas de pourvoir en cassation, celui-ci est introduit et jugé dans les formes, délais et conditions fixés par le code de procédure civile.

Art. 173. (nouveau). — Un arrêté du ministre du travail pris après avis de la Commission Nationale Consultative du Travail fixe l'effectif minimum des travailleurs permanents à partir duquel les droits et prérogative prévus par présente ordonnance sont reconnus aux membres du Bureau Syndical. Il détermine également les conditions dans lesquelles les membres du Bureau Syndical exerceront leur mission dans l'entreprise.

Art. 174. (nouveau). — Tout licenciement d'un membre du Bureau Syndical d'Entreprise envisagé par l'employeur ou son représentant doit être soumis à la décision de l'inspecteur du travail et des lois sociales ou du chef du Bureau de contrôle du Travail du ressort.

Toutefois, en cas de faute présumée lourde par l'employeur, celui-ci peut prononcer immédiatement la mise à pied provisoire du membre du Bureau Syndical en attendant la décision définitive de l'inspecteur du travail ou du Bureau de contrôle du Travail du ressort. Cette mise à pied n'entraîne pas suspension du paiement de salaire de base.

Tout membre du Bureau Syndical s'estimant abusivement licencié saisit immédiatement le tribunal du travail qui cite sans délais les parties à comparaître.

Pendant la procédure judiciaire, le membre du Bureau Syndical conserve le bénéfice de son salaire de base.

En cas de licenciement reconnu abusif, le tribunal ordonne à compter du prononcé du jugement, soit la réintégration du membre du Bureau Syndical dans ses fonctions au sein de l'Entreprise, soit, à titre de dommages-intérêts, le versement à son profit, à échéance mensuelle, du salaire de base pendant une durée de 2 ans, sauf si à l'intérieur de cette période, l'intéressé exerce ou retrouve une activité lucrative.

Les salaires versés au cours de la procédure judiciaire restent acquis quelle que soit l'issue du procès.

Toutes les garanties ci-dessus sont applicables :

Aux anciens membres du Bureau Syndical d'Entreprise pendant une durée de 6 mois à partir de l'expiration du mandat.

Art. 175. (nouveau). — Outre les attributions prévues par le statut de la C.S.C., les membres du Bureau Syndical d'Entreprise ont pour mission :

De présenter aux employeurs toutes les réclamations individuelles ou collectives qui n'auraient pas été directement satisfaites concernant les conditions de travail et la protection des travailleurs, l'application des conventions collectives, des classifications professionnelles et des salaires ;

De donner leur avis préalable pour tout licenciement collectif ou individuel motivé par une diminution de l'activité de l'établissement ou une organisation intérieure et selon la procédure fixée par l'article 39 du code du travail ;

De saisir l'Inspection du Travail et des Lois Sociales de toute plainte ou réclamation concernant l'application des prescriptions légales ou réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle ;

De veiller à l'application des prescriptions relatives à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs et à la prévoyance sociale et de proposer toutes mesures utiles à ce sujet ;

De communiquer à l'employeur toutes suggestions utiles tendant à l'amélioration de l'organisation et du rendement de l'Entreprise.

Art. 176. (nouveau). — Nonobstant les dispositions ci-dessus, les travailleurs ont la faculté de présenter eux-mêmes leurs réclamations et suggestions à l'employeur.

Art. 177. (nouveau). — Pour l'accomplissement de leur mission, les membres du Bureau Syndical d'Entreprise disposent de 20 heures par mois considérées et rémunérées comme temps de travail. Un arrêté du ministre du Travail,

pris après avis de la commission Nationale Consultative du travail pourra, dans les entreprises à faibles effectifs, limiter le nombre de membre du Bureau Syndical d'Entreprise pouvant bénéficier des dispositions qui précèdent.

En outre, les membres du Bureau Syndical d'Entreprise ont droit chaque année à un congé payé d'éducation ouvrière de six jours ouvrables dont les conditions d'attributions sont fixées par un arrêté du ministre du Travail pris après avis de la Commission Nationale Consultative du Travail. Toutefois, cet arrêté pourra, dans les Entreprises à faibles effectifs, fixer le nombre de membres du Bureau Syndical d'Entreprise ayant droit au congé payé d'éducation ouvrière.

Art. 2. — La présente ordonnance sera exécutée comme loi de l'Etat.

Brazzaville, le 31 décembre 1969.

Le Commandant M. N'GOUBI

ORDONNANCE n° 1-70 du 10 janvier 1970, instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ÉTAT,  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ÉTAT,

Sur le rapport du ministre des finances et du budget ;  
Vu la constitution du 30 décembre 1969 ;

Vu l'ordonnance n° 62-29 du 23 octobre 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toutes nature et des opérations d'assurance ;

Vu le décret n° 65-295 du 27 novembre 1965, portant création d'un service de contrôle des assurances au sein du ministère des finances ;

Vu le décret n° 66-32 du 19 janvier 1966, portant création d'un conseil national des assurances (notamment dans son article 2.)

Vu l'arrêté n° 2988/MFE-SCA du 15 juillet 1969, portant nomination des membres du conseil national des assurances ;

Vu l'arrêté n° 3801/MER-SCA du 4 septembre 1969, convoquant le conseil national des assurances,

ORDONNE :

Art. 1<sup>er</sup>. — Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur ainsi que par ses remorques ou semi-remorques doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions qui seront fixées par le décret prévu à l'article 11 ci-après.

La présente disposition s'applique aux véhicules en circulation temporaire. Toutefois, l'exemption est faite aux véhicules en provenance des pays membres de l'Union Douanière et Economique en Afrique Centrale.

Art. 2. — Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ne sont pas applicables aux dommages causés par les chemins de fer.

Art. 3. — L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat. Des dérogations totales ou partielles peuvent, en outre, être accordées pour une année renouvelable par arrêté conjoint des ministres des finances, des affaires économiques et des travaux publics, aux collectivités publiques et aux entreprises ou organismes qui justifieront des garanties financières suffisantes.

Art. 4. — Les contrats d'assurance prévus à l'article 1<sup>er</sup> doivent être souscrits auprès d'une société d'assurances ou d'un assureur agréé dans la République du Congo.

Art. 5. — Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, sera puni d'un emprisonnement de 1 mois à 6 mois et d'une amende de 10 000 à 500 000 francs CFA ou de l'une de ces 2 peines seulement.

En outre, le véhicule non assuré sera mis en fourrière aux frais du contrevenant dans des conditions qui seront déterminées par un arrêté du ministre des finances. Sa res-

titution ne pourra être obtenue qu'après paiement des droits de gardiennage et sur production du document justificatif d'assurance.

Art. 6. — Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation. Cependant ladite contestation ne peut être opposable aux victimes.

Art. 7. — Sous peine d'une amende de 500 à 1 500 francs tout conducteur de véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup> doit, dans les conditions fixées aux alinéas ci-après : être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue au dit article a été satisfaite ou que les dispositions de l'article 3 sont applicables.

Cette présomption résultera de la production aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation, d'un document justificatif dont les conditions d'établissement, de validité seront déterminées par le décret prévu à l'article 11 ci-dessous.

Sous peine d'une amende de 1 000 à 3 000 francs, l'assureur est tenu de délivrer le document justificatif au plus tard à la date d'effet de la garantie. Le document prévu au présent article n'implique pas une obligation de garantie à la charge de l'assureur et ne constitue qu'une présomption

Art. 8. — Quiconque aura falsifié ou aura fait sciemment usage d'un document justificatif originairement sincère sera puni des peines portées à l'article 161 du code pénal modifié par la loi du 27 août 1948.

Art. 9. — Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente ordonnance, la victime sera fondée à se prévaloir des mesures conservatoires prévues par la législation en vigueur.

Art. 10. — Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui ayant sollicité la souscription d'un contrat auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur se voit opposer un refus, en raison d'un risque anormalement grave, peut saisir le Bureau Central de Tarification dont les conditions de constitution et les règles de fonctionnement seront fixées ultérieurement par le décret prévu à l'article 11 ci-après.

Le Bureau Central de Tarification assisté du commissaire du Gouvernement a pour rôle de fixer le montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance ou l'assureur est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé. Il peut, dans les conditions qui seront fixées par le décret sus-visé, déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

Toute société ou assureur ayant maintenu son refus de garantir un risque dont la prime aura été fixée par le Bureau Central de Tarification sera considéré comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 6 de l'ordonnance n° 62-29 du 23 octobre 1962.

Est nulle toute clause des traités de réassurance tendant à exclure certains risques de la garantie de réassurance en raison de la tarification adoptée par le Bureau Central de Tarification.

Art. 11. — Un décret en conseil des ministres fixera les conditions d'application de la présente ordonnance et notamment l'étendue de la garantie que devra comporter le contrat d'assurance, les modalités d'établissement et de validité du document justificatif prévu à l'article 7 pour l'exercice du contrôle ainsi que les obligations imparties aux utilisateurs de véhicules en circulation internationale munis d'une lettre de nationalité autre que la lettre congolaise.

A compter de la date d'application de la présente ordonnance, tout contrat d'assurance souscrit par une personne assujettie à l'obligation instituée à l'article 1<sup>er</sup> sera, nonobstant toutes clauses contraires, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées dans le décret prévu à l'alinéa précédent.

Art. 12. — En cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur ou de ses remorques ou semi-remorques et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné le contrat d'assurance est suspendu de plein droit à partir du lendemain à zéro heure du jour de l'aliénation.

Art. 13. — Le contrat d'assurance peut être résilié moyennant préavis de dix jours par chacune des parties. A défaut de remise en vigueur du contrat par accord des parties ou de résiliation par l'une d'elles, la résiliation interviendra de plein droit à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de l'aliénation.

L'assuré doit informer l'assureur par lettre recommandée avec demande d'avis de réception de la date de l'aliénation.

Art. 14. — Il sera créé ultérieurement un fonds de garantie dont les modalités de fonctionnement seront précisées par décret.

Art. 15. — Les dispositions de la présente ordonnance ne portant pas atteinte aux prescriptions réglementaires en vigueur dans la mesure où ces prescriptions concernent des risques différents ou imposent des obligations plus étendues.

Art. 16. — La présente ordonnance entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1970.

Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 10 janvier 1970.

Le Commandant M. N'GOUABI.

—o—

ORDONNANCE N° 2-70 du 10 janvier 1970, créant la caisse congolaise de réassurance.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ETAT,  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ETAT,

Sur le rapport du ministre des finances et du budget  
Vu la constitution du 30 décembre 1969 ;

Vu l'ordonnance n° 62-29 du 23 octobre 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurance ;

Vu le décret n° 65-295 du 27 novembre 1965, portant création d'un service de contrôle des assurances,

ORDONNE :

Art. 1<sup>er</sup>. — Il est créé sous l'autorité du ministre des finances et du budget, une caisse congolaise de réassurance.

La caisse congolaise de réassurance est un établissement public, à caractère commercial, doté de la personnalité juridique, et de l'autonomie financière.

Art. 2. — A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1970, les compagnies d'assurances agissant et opérant sur le territoire de la République Populaire du Congo sont tenues de céder à la Caisse Congolaise de Réassurance une part de toute prime perçue dans le cadre de leurs opérations.

Cette part, qui ne peut excéder 25% est fixée pour chaque catégorie de risques par arrêté du ministre des finances après avis du Conseil d'Administration de la Caisse Congolaise de Réassurance.

En cas de réalisation du risque, la caisse participe à concurrence du même pourcentage à la réparation du dommage.

Art. 3. — La caisse congolaise de réassurance peut conclure avec toutes entreprises d'assurances et de réassurance des traités réassurances de toute nature et réaliser toute opérations se rattachant à ces activités.

Art. 4. — La caisse congolaise de réassurance est soumise au contrôle de l'Etat institué par l'ordonnance n° 62-29 du 23 octobre 1962.

Art. 5. — Un décret pris en conseil des ministres, après avis du Conseil d'Administration de la caisse congolaise de réassurance, peut autoriser la caisse à pratiquer des opérations d'assurances directes.

Art. 6. — Un décret pris en conseil des ministres précisera les modalités d'application de la présente ordonnance.

Art. 7. — La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel.

Fait à Brazzaville, le 10 janvier 1970.

Le Commandant M. N'GOUABI.

PARLEMENT

REPUBLIQUE DU CONGO  
Union-Travail-Progrès

LOI N° 13-94 DU 17 JUIN 1994

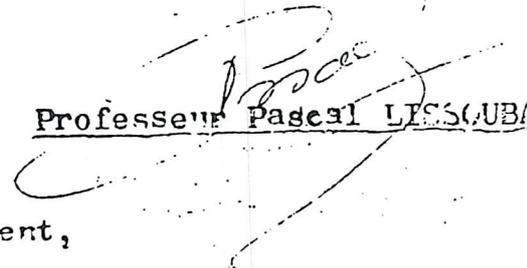
AUTORISANT LA RATIFICATION DU TRAITE  
INSTITUANT UNE ORGANISATION INTEGREE DE  
L'INDUSTRIE DES ASSURANCES DANS LES PAYS  
AFRICAINS.-

L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE,  
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR  
SUIT :

ARTICLE 1ER.- Est autorisée la ratification du Traité insti-  
tuant une organisation intégrée de l'Industrie des Assurances  
dans les Etats Africains.

ARTICLE 2.- La présente loi sera publiée au Journal Officiel  
de la République du Congo et exécutée comme loi de l'Etat./-

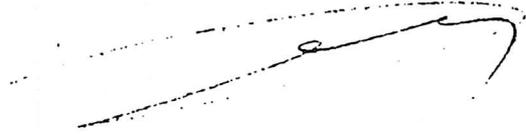
Fait à Brazzaville, le 17 Juin 1994

  
Professeur Pascal LISSOUBA

Par le Président de la République,  
Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

  
Général Jacques Joachim YVOBY-OPANGO.-

Le Ministre des Finances et du Budget,

  
Nguila-MOUNGOUNGA-NKOMBO.-

PARLEMENT

REPUBLIQUE DU CONGO  
Unité-Travail-Progress

LOI N° 13-94 DU 17 JUIN 1994

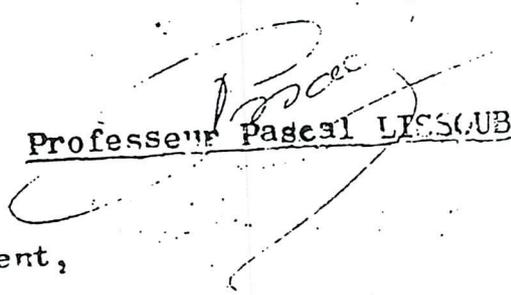
AUTORISANT LA RATIFICATION DU TRAITE  
INSTITUANT UNE ORGANISATION INTEGREE DE  
L'INDUSTRIE DES ASSURANCES DANS LES PAYS  
AFRICAINS.-

L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE,  
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR  
SUIT :

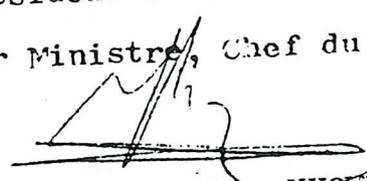
ARTICLE 1ER.- Est autorisée la ratification du Traité insti-  
tuant une organisation intégrée de l'Industrie des Assurances  
dans les Etats Africains.

ARTICLE 2.- La présente loi sera publiée au Journal Officiel  
de la République du Congo et exécutée comme loi de l'Etat./-

Fait à Brazzaville, le 17 Juin 1994

  
Professeur Pascal LISSOUBA

Par le Président de la République,  
Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

  
Général Jacques Joachim YECBY-OPANGO.-

Le Ministre des Finances et du Budget,

  
Nguela-MOUNGOUNGA-NKOMBO.-

02-16 02

PRESIDENCE DU CONSEIL DES MINISTRES

ORDONNANCE N° 31/73 du 31/10/73  
portant organisation de l'industrie des Assurances en République Populaire du Congo.

Alexandre YOKA GALLOY  
Chef de Service Centralisation

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ETAT  
PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT,

- Vu la Constitution du 24 Juin 1973 ;
- Vu l'Ordonnance n° 62/29 du 23 Octobre 1962 portant réglementation des organismes d'Assurances de toutes natures et des opérations d'Assurances ;
- Vu le Décret 65/295 du 27 Novembre 1965 portant création d'un service de Contrôle des Assurances ;
- Vu la Loi 73/ANP du 21 Juillet 1973 autorisant le Président de la République à légiférer par voie d'Ordonnance ;

Le Conseil d'Etat entendu

ORDONNE :

TITRE I.

de l'agrément et du champ d'activité des organismes d'Assurances.

ARTICLE 1er : - Les contrats d'Assurance intéressant les personnes ayant en République Populaire du Congo la qualité de résident, des risques situés en République Populaire du Congo ou des tiers situés ou immatriculés en République Populaire du Congo ne peuvent être souscrits qu'auprès d'organismes agréés pour effectuer des opérations d'Assurance sur le territoire de la République Populaire du Congo.

Sont nuls les contrats souscrits en infraction aux dispositions du présent article. Toutefois cette nullité n'est pas opposable aux assurés et bénéficiaire de bonne foi.

...../.....

Décret n° 99 - 305 du 31 décembre 1999  
portant attributions et organisation de la direction des assurances.

**Le Président de la République,**

Vu l'Acte Fondamental ;  
Vu le décret n°99-1 du 12 janvier 1999 portant nomination des membres du  
Gouvernement.

**DECRETE :**

### **CHAPITRE I : DES ATTRIBUTIONS**

**Article premier.**- La direction des assurances est l'organe technique qui assiste le ministre dans l'exercice de ses attributions en matière d'assurances.

A ce titre, elle est chargée, notamment, de :

- diligenter toute étude relative aux assurances ;
- assurer la promotion du secteur des assurances ;
- exercer le rôle de conseil des autorités nationales en matière d'assurances ;
- veiller à une bonne application de la réglementation en matière d'assurances ;
- participer à la préparation des contrats d'assurance souscrits par l'Etat et suivre leur exécution ;
- procéder à l'examen, préalable, des demandes d'agrément présentées par les entreprises d'assurances, de capitalisation et de réassurances ainsi que par les courtiers et autres intermédiaires qui désirent opérer sur le territoire national.

### **CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION**

**Article 2.**- La direction des assurances est dirigée et animée par un directeur.

Le directeur oriente, coordonne et contrôle les activités des services placés sous son autorité.

**Article 3.-** La direction des assurances, outre le secrétariat dirigé et animé par un secrétaire qui a rang de chef de bureau, comprend :

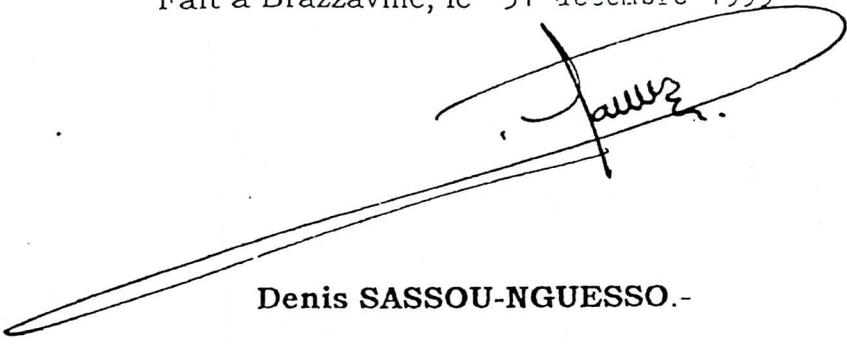
- le service de la centralisation et des statistiques ;
- le service du contrôle des assurances ;
- le service administratif et financier.

### CHAPITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

**Article 4.-** Les attributions et l'organisation des services et des bureaux, à créer, sont fixées par arrêté du ministre.

**Article 5.-** Le présent décret sera inséré au Journal officiel./

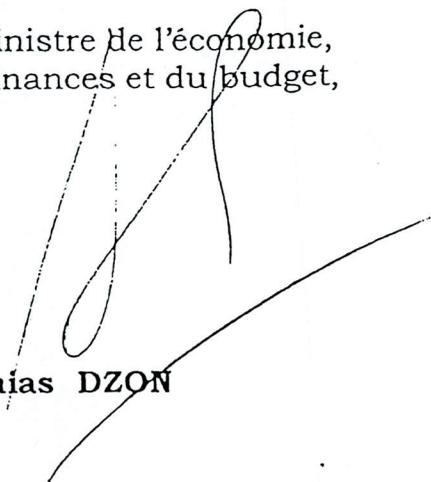
Fait à Brazzaville, le 31 décembre 1999



**Denis SASSOU-NGUESSO.-**

Par le Président de la République,

Le ministre de l'économie,  
des finances et du budget,



**Mathias DZON**

La ministre de la fonction publique,  
des réformes administratives et de  
la promotion de la femme,



**Jeanne DAMBENDZET**

CABINET

ARRETE N° 933 /MEFPP-CAB  
Portant libéralisation de l'Industrie  
des Assurances au Congo

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES  
CHARGE DU PLAN ET DE LA PROSPECTIVE,

Vu la Constitution,  
Vu le Traité instituant une Organisation intégrée de l'Industrie des  
Assurances dans les Etats Africains,  
Vu la Loi n° 16/74 du 16 juin 1974 portant ratification de l'Ordonnance  
n° 31/73 du 31 octobre 1973 portant organisation de l'Industrie des Assurances en  
République Populaire du Congo,  
Vu la Loi n° 21/94 du 10 août 1994 portant Loi Cadre sur la  
Privatisation,  
Vu le Décret n° 74/455 du 30 décembre 1974 portant réglementation  
des conditions générales de fonctionnement de la société d'Assurances et  
Réassurances du Congo (ARC),

**ARRETE**

**Article 1er :** L'organisation de l'Industrie des Assurances en République du  
Congo est libéralisée.

**Article 2 :** Le monopole de la société d'Assurances et Réassurances du Congo  
(ARC) est supprimé.

**Article 3 :** Le Directeur du Contrôle des assurances est chargé de l'application du  
présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République du Congo et  
communiqué partout où besoin sera.

Brazzaville, le 22 Mars 1995

Le Ministre de l'Economie et des Finances  
chargé du Plan et de la Prospective

Ngulla MOUNGOUNGA-NKOMBO

PRESIDENCE DU CONSEIL  
DES MINISTRES

SECRETARIAT GENERAL  
DU GOUVERNEMENT

03  
REPUBLIQUE DU CONGO  
Unité \* Travail \* Progrès



DECRET N° 95-94 du 09 MAI 1995  
Portant libéralisation de l'industrie  
des Assurances au Congo

## LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Vu la constitution du 15 Mars 1992 ;

Vu le Traité du 10 juillet 1992 instituant une organisation intégrée de l'Industrie des Assurances dans les Etats Africains ;

Vu la loi n°16/74 du 16 juin 1974 portant ratification de l'ordonnance n°31/73 du 31 octobre 1973 portant organisation de l'Industrie des Assurances en République Populaire du Congo ;

Vu la loi n°21/94 du 10 août 1994 portant loi cadre sur la privatisation ;

Vu le décret n°74/455 du 30 décembre 1974 portant réglementation des conditions générales de fonctionnement de la société d'Assurances et Réassurances du Congo ;

Vu le décret n°95-25 du 22 janvier 1995 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n°95-26 du 22 janvier 1995 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n°95-27 du 22 janvier 1995 portant nomination des ministres délégués, membres du gouvernement ;

En conseil des Ministres ;

### DECRETE:

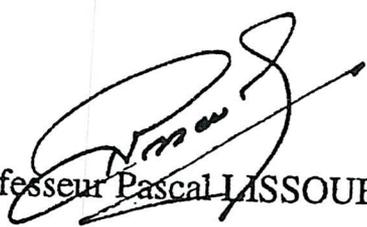
Article Premier : Le monopole des assurances institué au profit de la société d'Assurances et Réassurances du Congo est supprimé.

Article 2 : L'organisation de l'industrie des assurances est libéralisé.

Article 3 : Le Ministre de l'Economie et des Finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel.

Brazzaville, le 09 MAI 1995

Par le Président de la République :

  
Professeur Pascal LISSOUBA

Pour le Premier Ministre,  
Chef du Gouvernement

Le Ministre d'Etat, Ministre de la décentralisation  
administrative et économique chargé de la coordination  
du développement et de la planification régionale

  
Martin MBERI

  
Le Ministre de l'Economie  
et des Finances chargé du Plan  
et de la Prospective

  
Ngula MOUNGOUNGA NKOMBO

Loi n° 36- 2014 du 27 juin 2014  
portant création d'un établissement public à caractère  
administratif dénommé fonds de garantie automobile

*L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE :*

*LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :*

Article premier : Il est créé un établissement public à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé fonds de garantie automobile.

Le fonds de garantie automobile est placé sous la tutelle du ministère en charge des assurances.

Article 2 : Le siège du fonds de garantie automobile est fixé à Brazzaville.

Toutefois, il peut être transféré en tout autre lieu du territoire national par décret en Conseil des ministres, sur proposition du comité de direction.

Article 3 : Le fonds de garantie automobile a pour missions de prendre en charge les frais médicaux des victimes et d'indemniser les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit dans la limite des plafonds fixés par les barèmes, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré.

Il paie aux victimes ou à leurs ayants droit les indemnités qui ne peuvent être prises en charge à aucun autre titre, lorsque l'accident ouvre droit à réparation.

Article 4 : Sont concernés par la présente loi, les accidents causés sur le territoire congolais par les véhicules terrestres à moteur ainsi que leurs remorques ou semi-remorques en circulation, à l'exclusion des véhicules ferroviaires.

Article 5 : Les ressources du fonds de garantie automobile sont constituées par :

- la subvention de l'Etat ;
- la contribution des sociétés d'assurances assise sur les primes de responsabilité civile automobile ;
- la contribution des sociétés d'assurances sur les primes émises en couverture des risques pétroliers, gaziers et miniers placés en fronting ;

- les majorations d'amendes forfaitaires payées par les conducteurs de véhicules non assurés ;
- les pénalités mises à la charge des propriétaires de véhicules responsables d'accidents de la circulation ;
- les pénalités payées par les sociétés d'assurances pour cause de retard dans le versement des contributions dues au fonds de garantie automobile ;
- les indemnités et les intérêts moratoires dus au titre d'une décision judiciaire exécutoire ou au titre d'une transaction entre le fonds de garantie automobile et le propriétaire du véhicule en cause ;
- les produits des recours contre les tiers responsables d'accidents ;
- les produits des placements ;
- les dons et legs.

Article 6 : Le fonds de garantie automobile est administré et géré par un conseil de direction et une direction générale.

Le directeur général du fonds de garantie automobile est nommé par décret en Conseil des ministres, sur proposition du ministre chargé des assurances.

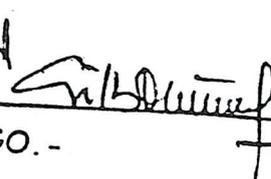
Article 7 : Les attributions, l'organisation et le fonctionnement des organes d'administration et de gestion du fonds de garantie automobile sont fixés par des statuts approuvés par décret en Conseil des ministres.

Article 8 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat. /-

Fait à Brazzaville, le 27 ~~juin~~ <sup>juillet</sup> 2014

Par le Président de la République,

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration,

  
Gilbert ONDONGO. -

Denis SASSOU-N'GUESSO. -

Le ministre d'Etat, garde des sceaux, ministre de la justice et des droits humains,

  
Aimé Emmanuel YOKA. -

CABINET

Arrêté N° 11 599 DU 15 novembre 2004  
portant réglementation du contrôle technique des véhicules.

LE MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA COORDINATION DE L'ACTION  
GOUVERNEMENTALE, MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES  
PRIVATISATIONS,

Vu la constitution ;

Vu l'acte n° 07/89-UDEAC-495 du 13 décembre 1989 portant adoption du  
code de la route de l'UDEAC ;

VU le règlement n° 04/01-UEAC-089-CM-06 du 03 août 2001 portant  
adoption du Code Communautaire révisé de la Route ;

Vu la loi n° 01/75 du 12 mars 1975 portant fixation du montant des  
redevances dues par les usagers à l'occasion des visites techniques des véhicules  
effectuées par des experts habilités de l'administration ;

Vu la loi n° 018/89 du 31 octobre 1989 définissant les différentes activités de  
transport routier et l'exercice d'activités connexes au transport automobile en  
République du Congo et fixant les redevances à percevoir pour la délivrance des  
autorisations exigées pour l'exercice de ces professions ;

Vu le décret n° 90-135 du 31 mars 1990 réglementant l'accès à la profession  
de transporteur routier et l'exercice d'activités connexes au transport automobile en  
République du Congo ;

Vu le décret n° 99/92 du 02 juin 1999 portant attributions et organisation de  
la direction générale des transports terrestres ;

Vu le décret n° 2002/341 du 18 août 2002 tel que rectifié par les décrets n°  
2002/364 du 18 août 2002 et 2003-94 du 7 juillet 2003 portant nomination des  
membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 5694 du 17 septembre 2001 fixant les conditions requises pour  
l'obtention de l'agrément à la profession de transporteur routier et aux professions  
connexes au transport automobile.

ARRETE :

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

-----  
SECRETARIAT GENERAL  
DU GOUVERNEMENT  
-----

REPUBLIQUE DU CONGO

Unité\*Travail\*Progrès  
-----

Décret n° 2018 - 222 du 5 juin 2018

portant approbation des statuts du fonds de garantie automobile

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 13-94 du 17 juin 1994 autorisant la ratification du traité instituant une organisation intégrée de l'industrie d'assurance dans les pays africains ;

Vu la loi n° 36-2014 du 27 juin 2014 portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Fonds de garantie automobile ;

Vu l'ordonnance n° 01-70 du 10 janvier 1970 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur ;

Vu le décret n° 2002-369 du 30 octobre 2002 fixant les attributions et la composition des organes de gestion et de tutelle des entreprises et des établissements publics ;

Vu le décret n° 2013-218 du 30 mai 2013 portant organisation du ministère de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration ;

Vu le décret n° 2017-371 du 22 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-406 du 10 octobre 2017 relatif aux attributions du ministre des finances et du budget ;

En Conseil des ministres,

DECRETE :

Article premier : Sont approuvés les statuts du fonds de garantie automobile, dont le texte est annexé au présent décret.

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

-----  
SECRETARIAT GENERAL  
DU GOUVERNEMENT  
-----

REPUBLICQUE DU CONGO

Unité\*Travail\*Progrès  
-----

Décret n° 2018 - 222 du 5 juin 2018  
portant approbation des statuts du fonds de garantie automobile

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 13-94 du 17 juin 1994 autorisant la ratification du traité instituant une organisation intégrée de l'industrie d'assurance dans les pays africains ;

Vu la loi n° 36-2014 du 27 juin 2014 portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Fonds de garantie automobile ;

Vu l'ordonnance n° 01-70 du 10 janvier 1970 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur ;

Vu le décret n° 2002-369 du 30 octobre 2002 fixant les attributions et la composition des organes de gestion et de tutelle des entreprises et des établissements publics ;

Vu le décret n° 2013-218 du 30 mai 2013 portant organisation du ministère de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration ;

Vu le décret n° 2017-371 du 22 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-406 du 10 octobre 2017 relatif aux attributions du ministre des finances et du budget ;

En Conseil des ministres,

DECRETE :

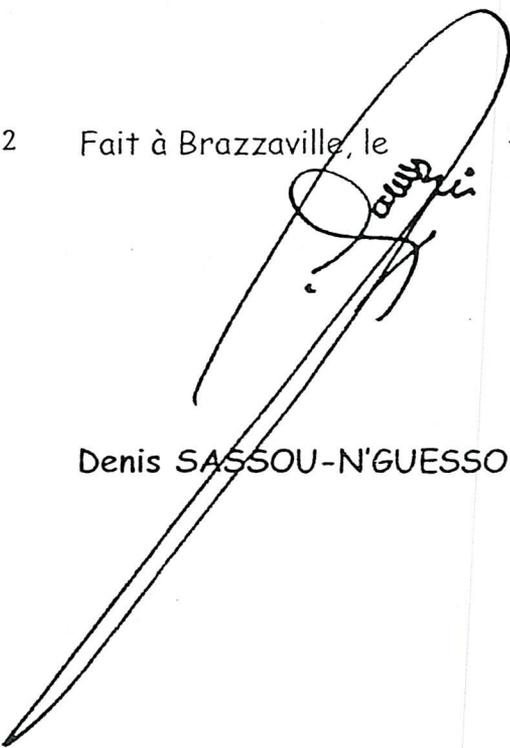
Article premier : Sont approuvés les statuts du fonds de garantie automobile, dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo./-

2018 - 222

Fait à Brazzaville, le

5 juin 2018



Denis SASSOU-N'GUESSO.-

Par le Président de la République,

Le Premier ministre,  
chef du Gouvernement,



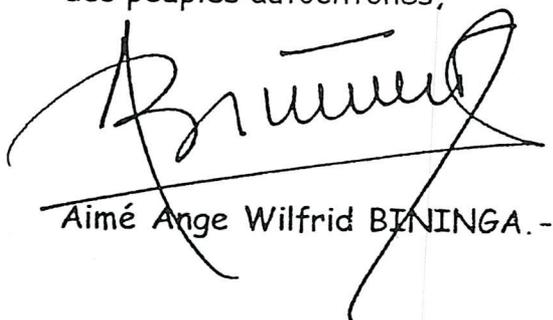
Clément MOUAMBA.-

Le ministre des finances et du  
budget,



Calixte NGANONGO.-

Le ministre de la justice et des  
droits humains et de la promotion  
des peuples autochtones,



Aimé Ange Wilfrid BININGA.-

## TABLE DE MATIERES

DEDICACE : .....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SIGLES ET ABREVIATIONS .....	iii
LISTE DES TABLEAUX .....	iv
LISTE DES GRAPHIQUES : .....	v
RESUME .....	vi
ABSTRACT .....	vii
INTRODUCTION GENERALE : .....	- 1 -
PARTIE I : PRÉSENTATION DU CADRE THÉORIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	- 6 -
CHAPITRE 1 : GENERALITE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	- 7 -
SECTION 1 : L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET SES PARTICULARITES SUR LE MARCHE CONGOLAIS. ....	- 7 -
I. Chronologie de l'assurance automobile en République du Congo.....	- 7 -
II. Particularité de l'assurance automobile. ....	- 8 -
A. Les différents produits automobiles.....	- 8 -
1. La garantie principale: responsabilité civile automobile .....	- 8 -
2. Les garanties facultatives.....	- 9 -
3. Les garanties annexes .....	- 9 -
B. Responsabilité civile et obligation d'assurance. ....	- 9 -
1. Absence de la faute.....	- 9 -
2. Protection des victimes.....	- 10 -
SECTION 2 : TARIFICATION ET GESTION DES SINISTRES AUTOMOBILE.....	- 10 -
I. La tarification en assurance automobile .....	- 10 -
A. Les règles communes de tarification.....	- 11 -
B. Les règles tarifaires spécifiques à chaque risque. ....	- 11 -
II. La gestion des sinistres automobile .....	- 11 -
A. Les dommages matériels.....	- 12 -
B. Les dommages corporels .....	- 12 -
1. Cas de la victime blessée .....	- 12 -
2. Cas de la victime décédée.....	- 12 -

CHAPITRE 2: DISPOSITIF REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	- 14 -
SECTION 1 : CADRE REGLEMETAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	- 14 -
I. Les textes réglementaires.....	- 14 -
A. Les textes nationaux .....	- 14 -
B. Les textes supranationaux :.....	- 15 -
1. Le traité instituant la réglementation de l'assurance automobile.....	- 15 -
2. Présentation du Code Cima : .....	- 15 -
II. Une assurance obligatoire.....	- 16 -
A. Les assurances obligatoires en République du Congo.....	- 17 -
1. Les assurances obligatoires selon les textes nationaux.....	- 17 -
2. Les assurances obligatoires selon le Code CIMA : .....	- 17 -
B. La responsabilité civile automobile : une assurance obligatoire.....	- 17 -
1. Personnes assujetties et véhicules concerné .....	- 18 -
1.1. Personnes assujetties.....	- 18 -
1.2. Véhicules visés par l'obligation d'assurance .....	- 19 -
1.2.1. Véhicule terrestre à moteur.....	- 19 -
1.2.2. Remorques et semi-remorques.....	- 19 -
2. Zone géographique .....	- 19 -
3. Pièces justificatives.....	- 20 -
3.1. Certificat d'assurance .....	- 20 -
3.2. Attestation d'assurance .....	- 20 -
SECTION 2: PRÉSENTATION ET ATTRIBUTION DES POUVOIRS <i>PUBLICS</i> .....	- 20 -
I. Les attributions des DNA .....	- 21 -
1. Les attributions générales : .....	- 21 -
2. Les attributions Spécifiques :.....	- 21 -
II. L'autorité de tutelle.....	- 22 -
Le ministre participe aux assises de la Conférence Interafricaine des Marché d'Assurances et prend les décisions les plus importantes concernant le secteur des assurances sur le marché congolais. Il est assisté à ce titre par le Directeur des Assurances. Dans sa structuration, le Ministère des Finances, du Budget et du Portefeuille Public est constitué de plusieurs Directions Générales au nombre desquelles figure la Direction Générale des Institutions Financières Nationales (DGFIN).....	- 22 -
Créée par le décret N° 2010-561 du 3 août 2010 portant sur ses attributions et son organisation, la DGFIN est dirigée et animée par un Directeur Général. Son rôle est d'assister le ministre dans l'exercice de ses attributions dans le domaine des institutions financières. A ce titre, elle dispose des attributions spécifiques qui définissent ses missions parmi tant figure	

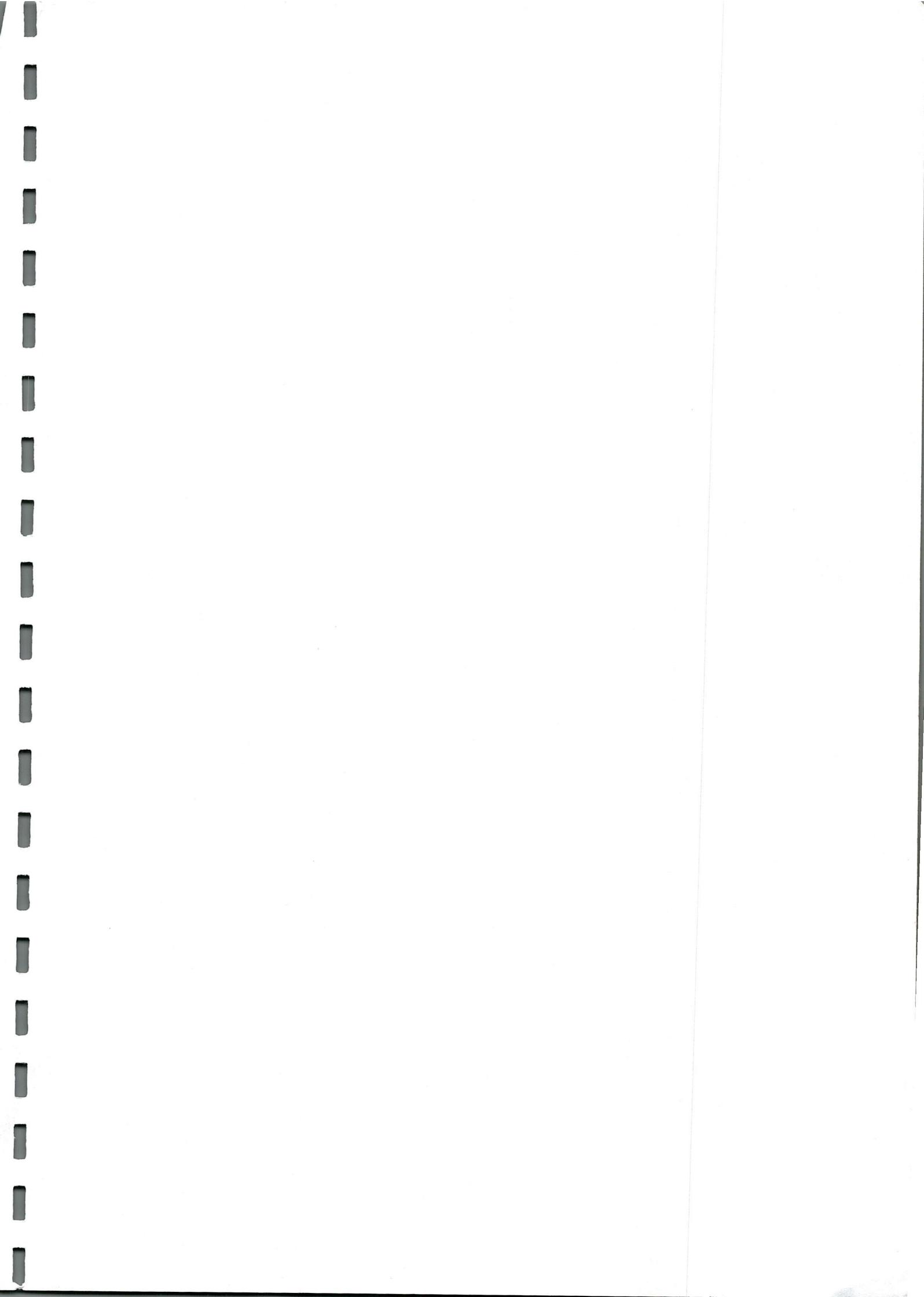
CHAPITRE 2: DISPOSITIF REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	13
SECTION 1 : CADRE REGLEMETAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	13
I. Les textes réglementaires .....	13
A. Les textes nationaux .....	13
B. Les textes supranationaux : .....	14
1. Le traité instituant la réglementation des assurances.....	14
2. Présentation du Code Cima : .....	14
II. Une assurance obligatoire .....	15
A. Les assurances obligatoires en République du Congo.....	16
1. Les assurances obligatoires selon les textes nationaux .....	16
2. Les assurances obligatoires selon le Code CIMA : .....	16
B. La responsabilité civile automobile : une assurance obligatoire .....	16
1. Personnes assujetties et véhicules concernés.....	17
1.1. Personnes assujetties .....	17
1.2. Véhicules visés par l'obligation d'assurance.....	18
1.2.1. Véhicule terrestre à moteur .....	18
1.2.2. Remorques et semi-remorques .....	18
2. Zone géographique .....	18
3. Pièces justificatives .....	19
3.1. Certificat d'assurance .....	19
3.2. Attestation d'assurance.....	19
SECTION 2: PRÉSENTATION ET ATTRIBUTION DES POUVOIRS <i>PUBLICS</i> .....	19
I. Les attributions des DNA.....	20
1. Les attributions générales : .....	20
2. Les attributions Spécifiques : .....	20
II. L'autorité de tutelle.....	21
1. La Direction des Assurances .....	21
2. La force publique.....	23
III. Les autres organismes .....	23
1. Le Fond de Garantie Automobile(FGA) .....	23
2. Le Bureau National de la Carte Rose : .....	24
3. Le bureau central de la tarification (BCT) .....	24
PARTIE II : ETATS DES LIEUX ET AMELIORATION DE L'APPROCHE DE L'ETAT DANS L'ENCADREMNT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN REPUBLIQUE DU CONGO. ....	26

celles relatives au secteur des assurances. Outre le secrétariat de direction et le service informatique, la DGFIN comprend six (06) directions centrales au nombre desquelles la direction des assurances.....	- 22 -
1. La Direction des Assurances.....	- 22 -
2. La force publique.....	- 23 -
Elle est subdivisée en deux grandes entités qui sont la gendarmerie Mobile et la Gendarmerie territoriale dont les missions sont la Police Judiciaire, la Police Militaire et la Police Administrative.....	- 24 -
III. Les autres organismes.....	- 24 -
1. Le Fond de Garantie Automobile (FGA).....	- 24 -
2. Le Bureau National de la Carte Rose : .....	- 25 -
3. Le bureau central de la tarification (BCT).....	- 25 -
<b>PARTIE II : ETATS DES LIEUX ET AMELIORATION DE L'APPROCHE DE L'ETAT DANS L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN REPUBLIQUE.....</b>	<b>- 26 -</b>
<b>CHAPITRE 1 : ETAT DES LIEUX DE L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU 31 DECEMBRE 2016. ....</b>	<b>- 27 -</b>
<b>SECTION I : LE MARCHE DE L'ASSURANCES AUTOMOBILE .....</b>	<b>- 27 -</b>
<b>I. SITUATION CONSOLIDEE DU MARCHE .....</b>	<b>- 27 -</b>
1. Les acteurs du marché : .....	- 27 -
2. Le chiffre d'affaire : .....	- 27 -
3. Les prestations payées : .....	- 27 -
4. Les indicateurs du marché : .....	- 27 -
5. Les placements : .....	- 28 -
6. La branche dominante du marché : .....	- 28 -
<b>II. SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU COURS DE TROIS DERNIERES ANNEES (2014-2016).....</b>	<b>- 29 -</b>
1. LES ACTEURS DU MARCHE .....	- 29 -
2. Chiffre d'affaire de la branche automobile.....	- 29 -
2.1. Évolution du chiffre d'affaire de la branche automobile.....	- 29 -
3. Part de l'assurance automobile dans l'ensemble du chiffre d'affaire du marché.....	- 30 -
4. Prestations payées.....	- 31 -
5. Taux de la sinistralité .....	- 31 -
6. Taux de pénétration de l'assurance automobile.....	- 32 -
7. Contribution de la branche de l'assurance automobile à l'investissement national ...	- 33 -
<b>Tableau 8 : évolution chiffre d'affaire de la branche automobile par compagnie .....</b>	<b>- 34 -</b>

## SECTION 2 : LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES FACE AUX REALITES DU MARCHÉ

.....	- 35 -
I. L'application des dispositions règlementaires.....	- 35 -
A. Situation d'avant l'avènement du Code CIMA .....	- 35 -
B. Situation d'après l'avènement du Code CIMA.....	- 36 -
1. Les autorités chargées de contrôle.....	- 36 -
1.1. L'application des dispositions du Code CIMA par la Direction des Assurances. .	- 36 -
1.1.1. Rôle de la Direction des Assurances Face aux acteurs du marché .....	- 37 -
1.2. Interventions des forces de l'ordre.....	- 38 -
2. Application des dispositions du Code CIMA par les acteurs du marché.....	- 38 -
2.1. Application des dispositions du Code CIMA par les détenteurs des véhicules terrestres à moteurs.....	- 39 -
II. Les vulnérabilités résultant des pratiques réelles du marché.....	- 39 -
A. Les vulnérabilités résultant des différents intervenants du marché .....	- 39 -
1. Laxisme dû au copinage de certaines autorités publiques avec les acteurs du marché.-	- 39 -
2. En rapport avec des pratiques de la force publique .....	- 40 -
2.1 Constat d'accident et traitement des procès-verbaux.....	- 40 -
3. Vulnérabilités résultant du fait des acteurs du marché. ....	- 41 -
1.1. En rapport avec la tarification des risques automobile .....	- 41 -
1.2. En rapport avec la gestion des sinistres automobiles.....	- 42 -
B. vulnérabilités résultant des faiblesses de la direction des assurances .....	- 43 -
1. En rapport avec les effectifs en personnel : .....	- 43 -
2. En rapport avec les compétences et qualifications. ....	- 44 -
3. En rapport à la fréquence.....	- 44 -
4. En rapport à l'influence de la DNA .....	- 44 -
3.2. En rapport avec l'arrêté d'agrément, la qualification professionnelle et la garantie financière des intermédiaires. ....	- 45 -
3.2.1. L'arrêté d'agrément .....	- 45 -
3.2.2. Le traité de nomination .....	- 45 -
3.2.3. La garantie financière .....	- 46 -
CHAPITRE 2 : SUGGESTIONS FACES AUX FAIBLESSES CONSTATEES.....	- 47 -
SECTION 1 : LES MESURES PRISES.....	- 47 -
I. Les mesures prises au niveau local.....	- 47 -
II. Les mesures des résolutions prises lors des états généraux des assurances CIMA- FANAF. -	48

SECTIONS2 : APPROCHE DES SOLUTIONS.....	- 49 -
I. Les mesures prometteuses .....	- 50 -
A. L'apport de la DNA : .....	- 50 -
1. Améliorer les compétences et la qualification de son personnel : .....	- 50 -
2. Contraindre les acteurs à améliorer leur gouvernance : .....	- 51 -
B. L'apport des acteurs : .....	- 52 -
II. LES MESURES NON PROMETTEUSES : .....	- 52 -
CONCLUSION GENERALE .....	- 53 -
BIBLIOGRAPHIQUE .....	- 55 -
ANNEXES .....	- 56 -
TABLE DE MATIERES .....	- 57 -



## TABLE DE MATIERES

DEDICACE : .....	iii
REMERCIEMENTS .....	iv
SIGLES ET ABREVIATIONS .....	v
LISTE DES TABLEAUX .....	vi
LISTE DES GRAPHIQUES : .....	vii
RESUME.....	viii
ABSTRACT.....	ix
INTRODUCTION GENERALE : .....	1
PARTIE I : PRÉSENTATION DU CADRE THÉORIQUE ET RÉGLEMENTAIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	5
CHAPITRE 1 : GENERALITE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	6
SECTION 1 : L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET SES PARTICULARITES SUR LE MARCHE CONGOLAIS.....	6
I. Chronologie de l'assurance automobile en République du Congo.....	6
II. Particularité de l'assurance automobile.....	7
A. Les différents produits automobiles .....	7
1. La garantie principale: responsabilité civile automobile .....	8
2. Les garanties facultatives. ....	8
3. Les garanties annexes.....	8
B. Responsabilité civile et obligation d'assurance.....	8
1. Absence de faute .....	8
2. Protection des victimes.....	9
SECTION 2 : TARIFICATION ET GESTION DES SINISTRES AUTOMOBILE.....	9
I. La tarification en assurance automobile .....	9
A. Les règles communes de tarification .....	10
B. Les règles tarifaires spécifiques à chaque risque.....	10
II. La gestion des sinistres automobile.....	10
A. Les dommages matériels .....	11
B. Les dommages corporels .....	11
1. Cas de la victime blessée.....	11
2. Cas de la victime décédée.....	11

CHAPITRE 1 : ETAT DES LIEUX DE L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU 31 DECEMBRE 2016.....	27
SECTION 1 : LE MARCHE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	27
I.    SITUATION CONSOLIDEE DU MARCHE.....	27
1. Les acteurs du marché :.....	27
2. Le chiffre d'affaires :.....	27
3. Les prestations payées :.....	27
4. Les indicateurs du marché :.....	27
5. Les placements :.....	28
6. La branche dominante du marché :.....	28
II.   SITUATION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU COURS DE TROIS DERNIERES ANNEES (2014-2016).....	29
1. LES ACTEURS DU MARCHE.....	29
2. Chiffre d'affaires de la branche automobile.....	29
2.1. Évolution du chiffre d'affaires de la branche automobile.....	29
3. Part de l'assurance automobile dans l'ensemble du chiffre d'affaire du marché.....	30
4. Prestations payées.....	31
5. Taux de la sinistralité.....	31
6. Taux de pénétration de l'assurance automobile.....	32
7. Contribution de la branche de l'assurance automobile à l'investissement national.....	33
<b>Tableau 8 : évolution chiffre d'affaire de la branche automobile par compagnie.....</b>	<b>34</b>
SECTION 2 : LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES FACE AUX REALITES DU MARCHE .....	34
I.    L'application des dispositions règlementaires.....	35
A. Situation d'avant l'avènement du Code CIMA.....	35
B. Situation d'après l'avènement du Code CIMA.....	36
1. Les autorités chargées du contrôle.....	36
1.1. L'application des dispositions du Code CIMA par la Direction des Assurances.....	36
1.1.1. Rôle de la Direction des Assurances face aux acteurs du marché.....	37
1.2. Intervention des forces de l'ordre.....	38
2. Application des dispositions du Code CIMA par les acteurs du marché.....	38
2.1. Application des dispositions du Code CIMA par les détenteurs des véhicules terrestres à moteurs.....	39
II.   Les vulnérabilités résultant des pratiques réelles du marché.....	39
A. Les vulnérabilités résultant des différents intervenants du marché.....	39

1. Laxisme dû au copinage de certaines autorités publiques avec les acteurs du marché. ....	39
2. En rapport avec des pratiques de la force publique .....	39
2.1 Constat d'accident et traitement des procès-verbaux .....	40
3. Vulnérabilités résultant du fait des acteurs du marché. ....	41
1.1. En rapport avec la tarification des risques automobile.....	41
1.2. En rapport avec la gestion des sinistres automobiles. ....	42
B. vulnérabilités résultant des faiblesses de la direction des assurances.....	43
1. En rapport avec les effectifs en personnel :.....	43
2. En rapport avec les compétences et qualifications. ....	44
3. En rapport à la fréquence.....	44
4. En rapport avec l'influence de la DNA .....	44
3.2. En rapport avec l'arrêté d'agrément, la qualification professionnelle et la garantie financière des intermédiaires.....	45
3.2.1. L'arrêté d'agrément des intermédiaires.....	45
3.2.2. Le traité de nomination.....	45
3.2.3. La garantie financière .....	46
CHAPITRE 2 : SUGGESTIONS FACES AUX FAIBLESSES CONSTATEES .....	47
SECTION 1 : LES MESURES PRISES. ....	47
I. Les mesures prises au niveau local. ....	47
II. Les mesures des résolutions prises lors des états généraux des assurances CIMA- FANAF... ..	48
SECTIONS2 : APPROCHE DES SOLUTIONS .....	49
I. Les mesures prometteuses.....	50
A. L'apport de la DNA :.....	50
1. Améliorer les compétences et la qualification de son personnel :.....	50
2. Contraindre les acteurs à améliorer leur gouvernance : .....	51
B. L'apport des acteurs :.....	52
II. LES MESURES NON PROMETTEUSES : .....	52
CONCLUSION GENERALE .....	53
BIBLIOGRAPHIQUE.....	55
ANNEXES .....	56
TABLE DE MATIERES.....	57

