

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
(I.I.A.)

ASSURANCE ET EXPERTISES DE BIENS MATERIELS EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE

MEMOIRE

Présenté et soutenu publiquement par :

KERE Solange

Pour l'obtention du **DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES**
(D.E.S.A.)

Sous la Direction de :

- **M. ABEGA Fouda Ambroise**
Directeur ALICO
Agence du Centre Yaoundé
- **M^{me} KONATE Fatoumata**
Directrice des Sinistres
et du Contentieux
SONAR Ouagadougou

10^{ème} Promotion
1990-1992

ERRATA

Au lieu de ...	lire ...
Page 9 dernière phrase 3e ligne ... avait été pris avait été prise
Page 22 1er paragraphe 5e ligne ... indemnité à cet titre	... indemnité à ce titre
Page 28 1er paragraphe 1ère ligne La prescription applicable ...	la prescription applicable
Page 40 début 2e paragraphe ...indemnisation sans égard de la responsabilité	... indemnisation sans égard pour la responsabilité...
Page 42 1er paragraphe 3e ligne ... la responsabilité de son co contractant la responsabilité de son co-contractant ..
Page 47 3e paragraphe 6e ligne ... l'attitude de l'assuré au moment du dommage l'attitude de l'assuré au moment de l'accident ...
Page 47 3e paragraphe 10e ligne ... Le seul argument invoqué le seul argument invoqué ...

D E D I C A C E

A mon cher père, prématurément arraché à notre affection.

A ma mère pour les encouragements sans cesse renouvelés à mon égard.

A mes frères et soeurs

A mon cher petit Serge, pour avoir supporté cette longue séparation...

R E M E R C I E M E N T S

Je voudrais tout d'abord, exprimer mes sincères remerciements à Monsieur **ABEGA** et à Mme **KONATE** qui ont bien voulu diriger ce travail malgré leurs lourdes responsabilités.

Mes remerciements vont ensuite à tous les professeurs de l'IIA qui ont tout mis en oeuvre pour assurer ma formation.

Mes remerciements vont également à tous ceux qui se sont consacrés à la mise en forme de ce travail en particulier à Mme **SARA Haoua Honorine**.

J'adresse d'une manière générale, mes remerciements à tous les parents et amis pour leur soutien moral et matériel, qu'ils soient assurés de ma profonde reconnaissance.

E R R A T A

AU LIEU DE

L I R E

- | | |
|--|-------------------------|
| - Page 1, paragraphe 3 : subséquante | Subséquente |
| - Page 19, b)- l'Expetise | l'Expertise |
| - Page 25, paragraphe 7 : Polution | Pollution |
| - Page 36, paragraphe 6 : garanties
minimum | Le minimum de garanties |
| - Page 45, paragraphe 5, al. 5 :
opérations économiques | Opérateurs économiques |

S O M M A I R E

	Page
INTRODUCTION	1
IERE PARTIE : L'EXPERTISE EN ASSURANCE	6
CHAPITRE I - LES MISSIONS TRADITIONNELLES DE L'EXPERT EN ASSURANCE	7
CHAPITRE II - LES INNOVATIONS EN MATIERE D'EXPERTISE ..	18
IIEME PARTIE : LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE ET PERSPECTIVES D'AVENIR	31
CHAPITRE I - LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE	32
CHAPITRE II - PERSPECTIVES D'AVENIR	42
CONCLUSION	56
ANNEXES	
BIBLIOGRAPHIE	
TABLE DES MATIERES	

INTRODUCTION

O-O-O-O

La sécurité est une quête constante et permanente de l'être humain.

Cet instinct de conservation a favorisé très tôt le développement d'une solidarité active entre membres d'une même communauté pour faire face aux grands sorts du hasard.

Mais cette solidarité communautaire s'est estompée avec l'exode rural, corollaire de l'industrialisation et de l'urbanisation subséquente.

De plus, elle a vite montré ses limites et son inadéquation face à certains grands événements.

C'est ainsi que l'idée de l'assurance se fit jour, puisque l'assurance a pour rôle fondamental de conférer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin ; elle leur apporte la confiance en l'avenir.

Ce besoin de sécurité individuelle auquel répond l'assurance est d'autant plus grand aujourd'hui que la vie moderne nous expose aux coups du sort tant dans nos biens que dans notre intégrité physique.

Mais qu'est ce que l'assurance ?

D'une manière empirique, nous pouvons dire que l'assurance est une vente de sécurité au profit de l'action car seule la confiance en l'avenir nous guide dans l'action et dans toute entreprise.

D'un point de vue technique, nous convenons avec M. Joseph Hemard que "l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération, la prime, pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique" (1).

(1) Les Assurances Terrestres - Mr Picard et A. Besson

Tome Ier, le contrat d'assurance, 5e édition par A. Besson, LGDJ
1982 p.2

L'assurance est donc essentiellement une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre, moyennant une rémunération, la prime, une prestation par une autre partie, l'assureur, en cas de réalisation d'un risque.

De cette définition qui met l'accent sur l'aspect contractuel, nous tirons une caractéristique fondamentale du contrat d'assurance : c'est un contrat bilatéral puisqu'il est l'oeuvre de deux parties : l'assuré et l'assureur. Mais surtout, c'est un contrat synallagmatique qui impose des obligations à chacune des parties :

- l'assuré s'engage à payer la prime qui est le prix de la prestation promise par l'assureur ;
- l'assureur s'engage à fournir une prestation en cas de réalisation des risques prévus au contrat.

L'assurance de dommage étant guidée par le principe indemnitaire, le contrat d'assurance ne saurait être une source d'enrichissement pour l'assuré.

Il ne doit permettre que la réparation exacte du préjudice subi par le tiers en assurance de responsabilité civile et cela dans la limite des garanties offertes par le contrat en assurance de choses.

De même, l'assureur doit réparer tout le dommage mais rien que le dommage et pas plus.

Les engagements sont donc réciproques, c'est pourquoi, pour une bonne exécution de ceux-ci, les parties ont souvent recours à une tierce personne, l'expert, dont l'action demeure appréciable, voire indispensable. L'expert est celui qui est versé dans la connaissance d'une chose par la pratique. "C'est un technicien qui, en raison de ses connaissances, est capable d'embrasser l'avant et l'après à l'occasion d'un évènement donné (1).

(1) Henri Margeat, dans Assureur Africain N° 3 p. 8

C'est une personne à laquelle il est fait appel par les sociétés d'assurance, par les tribunaux ou par des particuliers en raison de sa compétence afin d'obtenir des renseignements qu'il est **impossible** d'avoir directement, et qui font défaut pour résoudre un litige (1). L'expert est donc un technicien qui fait des expertises. L'expertise peut être amiable, officieuse ou judiciaire selon la procédure de sa mise en oeuvre.

. **L'expertise amiable** est celle qui a lieu à la suite d'un accord entre les parties.

C'est une mesure d'information confiée à un ou plusieurs techniciens .

Elle a donc lieu en vertu d'un contrat, et ce sont les clauses de ce contrat qu'il y a lieu de suivre pour déterminer notamment comment seront choisis les experts et quelle sera leur mission.

Même lorsque l'expert est désigné par une juridiction à la demande d'une partie, l'expertise conserve son caractère amiable.

. **L'expertise est dite officieuse** lorsqu'elle intervient à la suite de l'initiative d'une seule des parties.

. **L'expertise judiciaire** est celle ordonnée par une juridiction de l'ordre judiciaire ou administratif.

Elle est facultative pour le juge qui a le libre choix des experts dont l'avis technique ne le lie pas.

(1) Pratique de l'expertise automobile. Par A. Pouplard, Edition Eyrolles, p. 39

Les experts tiennent leurs pouvoirs de la décision qui les a désignés, et leur qualité cesse avec l'expiration de leur mission (1).

L'expertise est donc une mesure d'instruction essentiellement, ce qui la distingue fondamentalement de l'arbitrage.

La procédure d'arbitrage est également confiée à de simples particuliers qui sont en général des techniciens, mais qui sont investis par les parties d'un pouvoir juridictionnel, et leur décision peut être exécutoire au besoin par la force comme si elle émanait d'une juridiction.

Les arbitres peuvent avoir eux-mêmes besoin de lumière d'un homme de l'art, et avoir recours à une expertise.

Quant à nous, nous entendons par expert, le technicien qui exerce véritablement cette profession en faisant abstraction du technicien auquel aura recours occasionnellement le tribunal, ou qui sera choisi comme arbitre par deux particuliers.

L'expert professionnel se trouve dans ses opérations en relation plus ou moins directe avec les tribunaux, les avocats, les compagnies d'assurance, les agents régionaux de ces compagnies, les garagistes ou mécaniciens, les particuliers et enfin les autres experts (2).

Faire de l'assurance en Afrique n'est déjà pas chose facile vu que le secteur encore à l'état embryonnaire se situe dans un contexte socio-économique particulier.

Y introduire le problème de l'expertise est encore plus délicat.

(1) Jacques Voulet, la Pratique des expertises judiciaires, 6e Edition J. Delmas et Cie, P. A 11 et suivants.

(2) L'expertise en automobile et en matériel industriel. J. Laignelet - Ingénieur Expert A et M., 3e Edition Edition de l'Argus, 1956, p. 252.

C'est pourquoi, après avoir situé le rôle de l'expertise dans ce secteur de l'assurance, nous avons choisi d'aborder les problèmes qu'elle pose en Afrique Noire francophone par opposition à l'Afrique blanche ou anglophone qui vivent d'autres réalités.

PREMIERE PARTIE
L'EXPERTISE EN ASSURANCE

o-o-o-o-o

IERE PARTIE : L'EXPERTISE EN ASSURANCE

L'expertise est très importante pour l'assuré comme pour l'assureur.

Elle permet à l'assuré de déterminer la valeur exacte des biens à assurer.

De même, l'expert peut l'aider par des **conseils** pratiques à tirer le plus grand profit de son contrat d'assurance.

L'opération d'expertise permet également à l'assureur de bien évaluer le sinistre survenu dans son portefeuille, de déterminer l'origine, la consistance, la valeur des dommages et les réparations nécessaires.

L'expertise concerne aussi bien des dommages corporels que des biens matériels. Nous nous **intéresserons** à l'expertise de biens matériels plus particulièrement.

Mais l'expertise qui relève d'une profession libérale (1) se situe dans un secteur qui évolue avec les progrès de la technique et de l'assurance.

C'est pourquoi, il nous a paru utile de voir ces différentes évolutions.

(1) Suites, Président de la Chambre nationale des Experts de France, l'Argus, N° 5645, 6 - 06, 85 - P. 1334.

CHAPITRE I : LES MISSIONS TRADITIONNELLES DE L'EXPERT EN ASSURANCE

L'expert est un technicien dont la profession libérale par nature lui permet d'avoir des contacts avec les tribunaux, les assureurs, mais aussi avec les particuliers.

L'expertise est peu connue du public, mais l'expertise de biens matériels semble la plus perceptible en Afrique à travers l'expertise automobile.

Cela ne doit cependant pas nous faire perdre de vue que l'expertise se pratique dans d'autres domaines.

L'expertise de biens matériels peut avoir lieu avant tout sinistre, c'est-à-dire à la souscription, mais aussi et bien souvent après la survenance d'un sinistre.

SECTION I. L'EXPERTISE PREALABLE A LA SOUSCRIPTION

A l'origine, l'expert a trouvé sa justification dans les seuls règlements de sinistres.

Puis, la Loi de 1930 a confirmé un usage dont la valeur n'était plus à démontrer, puisque l'article 15 alinéa 2 de la Loi cite parmi les obligations de l'assuré celle de "déclarer exactement lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge".

Or, il n'y a pas meilleur élément d'appréciation du risque que la valeur du bien à assurer.

pour la déterminer avec précision, l'assuré aura recours à l'expert.

Mais qu'est ce que l'expertise préalable ?

PARAGRAPHE 1. DEFINITION

Nous pouvons dire qu'elle constitue une évaluation et un descriptif des bâtiments, du matériel, en valeur à neuf de remplacement, et en valeur d'assurance (1). C'est pourquoi, certains parlent à dessein d'estimation préalable.

Longtemps considéré comme le "parent pauvre" de l'expertise, l'estimation préalable devient une nécessité pour un industriel ou une compagnie d'assurances. En effet, la technique est devenue prépondérante et les marges de plus en plus étroites.

Cette opération nécessite pour un cabinet d'expertise d'avoir une certaine structure pour être techniquement capable d'intervenir dans l'ensemble des activités industrielles (2).

L'estimation est nécessaire à la souscription du contrat d'assurance, mais il est indispensable que l'estimateur reste en contact avec l'assuré pour le suivre en fonction de l'évolution de ses affaires en raison des avantages qui en découlent.

PARAGRAPHE 2. AVANTAGES DE L'ESTIMATION PREALABLE

L'estimation préalable offre des avantages aussi bien pour l'assuré que pour l'assureur.

(1) L'Argus, Assure Expo 1988, A la rencontre des PME - PMI N° 6044, 29 janvier 1988, p. 275.

(2) L'Argus N° 6044, 29 janvier 1988, p. 275

A. Les avantages pour l'assuré

L'estimation préalable offre une sécurité à l'assuré : c'est la certitude de la conservation de son patrimoine et de son outil de travail puisqu'elle permet d'éviter la règle proportionnelle de capitaux qui serait la conséquence d'une mauvaise estimation des valeurs à la souscription. Cette solution est préconisée par l'article 31 de la Loi de 1930 que nous citons : "sil résulte des estimations que la valeur **de la chose** assurée excède au jour du sinistre la somme garantie, l'assuré est considéré comme restant son propre assureur pour l'excédent, et supporte une part proportionnelle du dommage, sauf convention contraire".

Supporter une part proportionnelle du dommage n'est pas toujours aisé pour l'assuré, cela pouvant même conduire à la liquidation d'une entreprise.

L'estimation préalable permet d'obtenir un tarif préférentiel.

Selon la clause p11 prévoyant une convention d'assurance avec estimation préalable, si l'assuré fait effectuer une estimation préalable des bâtiments (ou risque locatifs), du mobilier personnel et du matériel par un expert agréé, cela entraîne un rabais de 10 % sur la totalité de la prime (bâtiments, matériels, marchandises,...) en assurance incendie.

B. Les avantages pour l'assureur

En assurance de choses spécialement en incendie et risques industriels, la valeur de la chose à assurer constitue l'assiette de calcul de la prime. D'où l'importance de l'estimation préalable qui permet à l'assureur de percevoir les primes correspondant aux capitaux à garantir, et partant un juste prix du risque qu'il assure.

L'estimation préalable offre une meilleure image de l'assureur lors d'un sinistre.

On constate effectivement qu'un sinistre ne se règle à la satisfaction générale que dans la mesure où les garanties sont correctement établies dès la souscription du contrat.

L'application d'une règle proportionnelle de prime ou de capitaux est souvent mal perçue par l'assuré, alors qu'elle pouvait être aisément évitée si l'assuré avait reçu des conseils pratiques de l'assureur à la souscription.

L'expert joue un rôle considérable à la souscription certes, mais ce rôle l'est encore davantage pour nous assureurs lors de la survenance du sinistre.

SECTION II. L'EXPERTISE EN CAS DE SINISTRE

Le sinistre constitue la réalisation de l'évènement prévu au contrat. C'est en ce moment que l'assureur doit réaliser la prestation promise dans le contrat.

Selon l'article 1er de la Loi française de 1972 (1) relative à l'organisation de la profession d'expert en automobile, la mission confiée à l'expert en automobile est :

- L'expertise de dommages causés aux véhicules terrestres à moteur, ainsi qu'aux cycles et à leurs dérivés, notamment toutes opérations et études nécessaires à la détermination de l'origine, de la consistance, de la valeur de ces dommages et à leur réparation.

Cette Loi est relative à l'expertise automobile, mais les missions de l'expert dans les autres domaines ne diffèrent pas de celles-ci, seulement, selon les spécificités de chaque domaine, l'on insistera sur tel ou tel aspect de la mission.

Revenons plus en détail sur chaque élément de la mission de l'expert.

(1) Voir annexes

PARAGRAPHE 1. DETERMINATION DE LA CONSISTANCE DES DOMMAGES

Déterminer la consistance des dommages revient à faire une description des dommages, une énumération précise des objets avariés.

L'expert doit donc faire un état des pertes comme c'est le cas en incendie.

C'est également le cas en avarie des facultés où le commissaire d'avaries utilise une fiche de constatation qui est un état contradictoire descriptif des dommages, signé par l'expert, le transporteur et le réceptionnaire.

La constatation contradictoire peut même tenir lieu d'expertise (1) comme le confirment ces lignes du syndicat français de l'assurance maritime et transport : "la police prévoit que les constatations effectuées par le commissaire d'avaries d'accord avec le réceptionnaire, ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire. Cela signifie que les parties qui n'ont pas protesté sont considérés comme ayant approuvé les conclusions du constat d'avarie ou du rapport d'expertise : la réalité, la nature, l'importance, la cause et l'origine des dommages ne peuvent plus en principe, être discutées (2).

L'état des pertes est généralement établi par des experts d'assurés (dans les pays où il en existe). Mais, il faut s'en méfier puisque ceux-ci ont tendance à exagérer vu que leurs honoraires sont calculés sur le montant des dommages retenus.

Par ailleurs, la description de la consistance du dommage permet de voir la nature des dommages et de faire une confrontation

(1) Assurance et expertise : l'impact de l'expertise sur le règlement de sinistres sur facultés maritimes. Mémoire présenté par Aimé BEZO, promotion IIA 88 - 90, p. 17.

(2) Livret guide : "l'assurance transport", syndicat français de l'Assurance maritime et transports, éditions l'Assurance Française, p. 39.

avec les garanties stipulées au contrat pour voir éventuellement s'il ne s'agit pas de cas d'exclusions de garantie. Ainsi, les modèles, dessins, archives, clichés sont exclus de la garantie incendie du fait de leur nature particulière puisque leur valeur est essentiellement constituée par l'information (1).

L'expert doit non seulement déterminer la consistance des dommages mais aussi et surtout déterminer la valeur et la réparation de ces dommages.

PARAGRAPHE 2. DETERMINATION DE LA VALEUR DES DOMMAGES ET DES REPARATIONS

La détermination de la valeur des dommages revient à fixer leur montant.

L'expert doit procéder à un chiffrage explicatif et descriptif des dommages (photos, plans, croquis à l'appui).

La raison d'être de l'expert est de connaître l'exacte valeur des choses, donc d'appréhender auprès des entreprises locales les meilleurs rapports qualité/prix. Il les appréhendera, soit par le biais d'appels d'offres, soit plus simplement en connaissant les marchés locaux de la reconstruction.

Le dommage retenu par l'expert doit permettre à l'assuré de compenser son préjudice. Nous devons payer tout le préjudice, rien que le préjudice (2).

L'expert doit fixer avec rigueur et justesse les dommages des assurés après une approche pragmatique, réaliste des prix ; en un mot l'expert doit appliquer le principe indemnitaire qui limite l'indemnité au préjudice réel et justifié de l'assuré.

(1) IIA, Formation permanente - guide rédacteur cadre par Mr Ibrahima Cissé, Ingénieur IMTA, Paris, p. 9

(2) L'Argus, Retraites - Le Duel Douyère - Alphandery - 21 Juin 1985, N° 5908, p. 1525.

L'expert doit également avoir une expérience de la réparation. C'est à ce titre qu'il peut décider qu'une réparation est possible ou impossible.

Ainsi, un expert en matériel industriel doit en cas d'impossibilité de retrouver chez le constructeur le modèle d'une pièce moulée détruite pouvoir garantir cette réparation, connaître le prix éventuel du modèle à reconstruire, déterminer si la pièce brisée ou inutilisable peut ou non servir de modèle.

Il doit selon le type de machine en cause, déterminer de façon rationnelle le taux de dépréciation pour vétusté (1).

Mais malgré tout ce travail, l'expert reste l'évaluateur d'un dommage, pas d'une indemnité.

C'est à l'assureur de se baser sur ce travail pour fixer l'indemnité en fonction des garanties et clauses stipulées au contrat.

Ainsi, il peut appliquer une règle proportionnelle s'il estime qu'il y a eu sous assurance ; procéder à des reports d'excédents si c'est possible, appliquer les franchises....

Après avoir évalué le dommage, le travail de l'expert serait incomplet s'il ne recherchait pas la cause du sinistre.

PARAGRAPHE 3. DETERMINATION DE LA CAUSE, DE L'ORIGINE DU SINISTRE

Le règleur d'assurance doit comprendre le pourquoi des choses. L'expert doit l'éclairer sur les points suivants :

- recherche des causes du sinistre pour permettre l'exercice des recours ;
- recherche des liens entre les intervenants au sinistre (locataire propriétaire, indivision...)

(1) L'expertise en automobile et en matériel industriel par J. Laignelet, 3e Edition, Edition l'Argus 1956, p. 297.

- le chiffrage explicatif et descriptif des dommages (photos, plans, croquis).

Mais le rôle essentiel de l'expert est de rechercher les causes du sinistre et les liens entre les intervenants.

L'expert doit investir dans cette direction : il doit prendre le maximum de temps, de précautions, de renseignements, pour préciser l'origine du sinistre. Ce n'est qu'ensuite qu'il abordera la fixation du dommage.

Il doit donc rechercher l'auteur du dommage, l'acte ou le fait auquel on peut l'imputer.

Lorsqu'il existe un seul dommage, cela ne pose pas beaucoup de difficultés. Mais en cas de pluralité de dommages, l'expert devra être très attentif et distinguer en cas d'accidents successifs occasionnant une superposition de dommages, les dégâts résultant de l'accident pour lequel il est mandaté, et ceux qui correspondent à des accidents antérieurs pour permettre à son mandant (assureur) de payer l'indemnité due.

Ou contractuellement (s'il s'agit de son assuré).

Ou au titre de la RC (s'il s'agit d'un tiers).

Ou pour lui permettre d'effectuer son recours pour le compte de son assuré si celui-ci n'est pas garanti contractuellement
(1)

L'expert doit s'efforcer donc de rechercher la chronologie des événements pour conclure d'une manière certaine et non critiquable.

Exemple : un véhicule assuré est l'objet d'un accident et d'un incendie conjugués.

(1) Pratique de l'expertise automobile par A. Pouplard p. 128

Les garanties du contrat étant différentes, dans les deux cas, il est important que l'expert distingue les dégâts occasionnés par les deux évènements, et il devra préalablement déterminer autant que possible lequel des deux évènements est antérieur à l'autre.

Si par exemple, l'incendie a été le premier évènement, la valeur vénale du véhicule accidenté devra être diminuée du montant des dommages résultant de l'incendie.

Il en sera de même si l'incendie a succédé au choc (1).

Une fois sa mission accomplie, l'expert devra en rendre compte à son mandant par la rédaction d'un rapport.

SECTION III. LE RAPPORT D'EXPERTISE

Le rapport d'expertise est un document rédigé par l'expert et qui lui permet de relater le travail accompli et de donner son appréciation à travers les conclusions.

Les différents éléments constitutifs d'un rapport d'expertise sont :

- un rappel des références indiquées sur la mission d'expertise ; exemple : N° de sinistre ou N° de police ;
- les références propres à l'expert ; c'est par exemple le N° du rapport ;
- mention des conditions dans lesquelles l'expertise s'est déroulée ;
- la désignation de l'objet à expertiser ; exemple : le N° de châssis ou d'immatriculation quand il s'agit d'un véhicule.

(1) Pratique de l'expertise automobile, par A. Pouplard, p. 137

La situation géographique, les dimensions quand il s'agit d'un bâtiment.

Il s'agit ici de mentions d'ordre général pour toute expertise. Cependant, il existe des éléments supplémentaires selon qu'il s'agit d'une expertise après sinistre (cas le plus fréquent) ou d'une expertise préalable.

1. Dans le cas d'une expertise après sinistre, le rapport devra comporter en outre :

- . une description des dommages. Elle peut être appuyée de photographies qui constituent une mesure conservatoire par excellence en même temps qu'elles sont la preuve de la visite de l'expert (1) ;
- . une estimation des dommages et du temps nécessaire à la réparation
- . le montant des dommages ;
- . les observations ou conclusions : l'expert peut conclure à la réparation ou à l'impossibilité de réparer.

Il peut aussi décider d'un règlement par éviction ou mise en épave.

2. Dans le cas d'une expertise préalable, le rapport d'expertise est en fait un état des lieux chiffré.

Ce rapport concerne souvent des risques industriels l'expert doit mentionner en plus :

- une description de la situation géographique du risque (le site et le voisinage) ;

(1) Pratique de l'expertise automobile, par A. Pouplard - p. 91 et 92

- un plan de masse qui montre la configuration du risque (concentration, dispersion) ;
- une description des matériaux constituant le risque pour qu'on puisse juger de sa vulnérabilité ;
- une description minutieuse du matériel, du mobilier, des biens, de leur valeur et de leur date d'acquisition ;
- une description des dispositifs de sécurité, des moyens de protection du risque, et des moyens de prévention s'il y en a. En outre, il faut joindre des photos surtout lorsqu'il s'agit d'objets d'art ou de valeur.

S'il arrive des circonstances qui empêchent la rédaction du rapport, l'expert devra en informer l'assureur par un rapport d'attente ou de carence dans le cas où la mission est impossible à effectuer.

L'expert comme on l'aura vu à travers ses différentes tâches apporte un concours précieux à l'assureur.

Son intervention permet à ce dernier d'indemniser l'assuré à la juste valeur de son préjudice.

De plus, en déterminant l'origine du sinistre, cela peut lui permettre d'exercer un recours contre éventuellement les tiers responsables en vertu de la subrogation prévue par l'Article 36 de la Loi de 1930 souvent repris dans les conditions générales des polices d'assurance dommage.

Son intervention permet également un règlement rapide puisqu'en tant qu'homme de l'art, le montant arrêté par lui comme constituant le montant du préjudice met fin à toute discussion à ce sujet.

Après cette ébauche des différentes tâches traditionnelles de l'expert, nous abordons à présent les innovations intervenues dans le domaine de l'expertise.

CHAPITRE II. LES INNOVATIONS EN MATIERE D'EXPERTISE

L'expertise est pratiquée par des hommes de l'art ou techniciens ; or, en matière de technique tout évolue rapidement. C'est ainsi que nous assistons actuellement à de grandes innovations en matière d'expertise grâce à l'introduction de techniques modernes dans le métier, mais également à une évolution du rôle de l'expert.

SECTION I. L'INTRODUCTION DE TECHNIQUES MODERNES

L'expertise de biens matériels évolue dans un domaine technique et de ce fait n'échappe pas à la modernisation.

Aussi, l'expertise électronique qui a débuté dans les années 1980 aux USA n'a cessé de se développer. C'est ainsi qu'après avoir fait ^SES preuves dans l'évaluation des dommages, l'électronique contribue de nos jours à la formation des experts.

PARAGRAPHE 1. L'EVALUATION DES DOMMAGES

L'évaluation des dommages et la détection de leur origine constitue le rôle traditionnel de l'expert.

Aujourd'hui, le traitement informatique des expertises a fait de plus en plus place au travail manuel dans les pays développés et se généralise en raison des avantages qu'il procure à l'utilisateur.

A. Avantages du traitement informatique des expertises

L'informatique est un outil qui allie précision, efficacité et économie.

L'ordinateur offre un avantage tactique en permettant de connaître le montant d'un contentieux avant même que l'entrepreneur ne présente son devis.

L'assureur peut ainsi faire une provision conséquente pour le règlement éventuel du sinistre.

Le traitement informatique des expertises élimine les fastidieuses heures de calcul spécialement pour de longues études, ceci se traduit par des économies sensibles.

Il permet de réaliser des économies substantielles sur le montant des évaluations par une réduction considérable des estimations effectuées manuellement.

Il permet également de réduire le coût de production des estimations par rapport à celles réalisées par des experts indépendants qui réclament des honoraires élevés.

Si un tel système se développait, cela réduirait la charge sinistre des assureurs par une diminution des frais d'expertise.

Pour le moment les applications intéressantes concernent l'expertise de véhicules automobiles et celle des bâtiments après sinistre.

B. Exemples d'applications

a. Application dans l'expertise automobile

L'expert qui reçoit un véhicule endommagé l'examine et analyse les données du dommage.

Il utilise pour ce faire un document codé correspondant à la marque du véhicule, puis détaille les opérations à effectuer grâce à un support informatique performant. Le rapport chiffré est délivré immédiatement par une imprimante.

b. Application dans l'expertise de bâtiment

L'expertise est ~~réalisée~~ grâce à un logiciel d'étude de prix utilisé par des techniciens de la construction, et en référence à des concepts d'expertise en cours dans l'assurance des bâtiments.

Parmi les données importantes à fournir il y a :

- le type de construction (commercial, résidentiel)
- le lieu du sinistre pour permettre d'ajuster les coûts aux réalités locales
- la classe du bâtiment (économique, grand standing) et les taxes diverses.

Grâce à l'ordinateur, l'on obtient un programme qui est une sorte d'étude de prix.

PARAGRAPHE 2. L'INFORMATIQUE AU SERVICE DE LA FORMATION DES EXPERTS

L'informatique a depuis des années servi à faciliter la tâche de l'expert, mais de nos jours, elle participe à sa formation.

Cela se rencontre surtout au niveau de l'expertise construction compte tenu de ses spécificités et du rôle assigné à l'expert dans ce secteur.

A. Les particularités de l'expertise en matière d'assurance construction

L'assurance construction touche un secteur dans lequel les procédés et les techniques sont appelées à être modifiés régulièrement alors que les experts doivent conquérir la considération des professionnels de la construction et des maîtres d'ouvrage qui sont auteurs et victimes de sinistres.

De ce fait, leur compétence est parfois mise en doute. (1)

Le poids financier de l'expertise construction représente une part importante du montant des sinistres puisque les frais d'expertise représentent 10 à 15 % du montant des sinistres sans compter qu'il y a des frais d'avocat, et cela pour deux raisons principalement :

(1) L'Argus, 27 septembre 1985, N° 5922, p. 2217.

- . L'expertise d'un dommage provoqué par un constructeur est plus complexe compte tenu du temps nécessaire pour la conduire, et de surcroît nécessite des compétences plus recherchées.
- . L'expertise d'un dommage construction est souvent effectuée pour des dossiers qui seront classés sans suite pour défaut de garantie.

Cela contribue à augmenter le coût moyen de l'expertise.

En raison de toutes ces difficultés de l'expertise après sinistre, il a été confié des tâches à l'expert construction, ce qui justifie l'utilisation de l'informatique pour lui permettre de se former.

B. Les raisons de l'utilisation de l'informatique dans la formation des experts construction

L'expertise de dommage construction après sinistre comme nous venons de le constater, génère de nombreuses difficultés (voir aspect financier). Pour parer à cela, l'on s'attèle à une réforme capable de favoriser l'amélioration de la qualité de la construction par la mise en oeuvre d'une véritable prévention des sinistres.

Dans cet esprit, il est assigné à l'expert un rôle considérable en matière de prévention des sinistres.(1)

Cependant, l'on sait que la qualité de l'expertise repose d'abord sur la compétence de l'expert qui doit fournir des informations techniques de qualité et donner un avis sur les garanties des polices d'assurance et les fautes commises par les participants à l'acte de construire (2).

(1) L'Argus, 27 septembre 1985, N° 5922, p. 2218.

(2) L'Argus, Assureurs et Industriels, même combat N° 5923, 4 octobre 1985, p. 2284.

pour répondre à cet objectif, l'expert construction doit avoir une bonne formation de base, avoir une expérience de la construction sur le chantier et bénéficier d'une formation continue puisqu'il doit acquérir des connaissances diversifiées et les actualiser régulièrement.

Ainsi, pour faciliter la formation capable d'assurer la qualité de l'expert, l'on a mis sur pied un système d'enseignement dit EAO (Enseignement Assisté par Ordinateur) qui est un système interactif permettant l'enseignement d'une discipline.

Les évolutions technologiques en matière d'expertise que nous venons d'évoquer peuvent paraître comme relevant de la fiction pour nous autres pays africains, mais nous avons jugé utile d'en faire état, d'une part, pour mieux faire ressortir l'écart qui se creuse davantage entre les pays développés et le monde en voie de développement mais aussi et surtout d'autre part, pour montrer les différentes opportunités que peut offrir une technologie de pointe comme l'électronique dans le développement d'un métier aussi universel que celui de l'expert dont le rôle est également en évolution.

SECTION II. L'EVOLUTION DU ROLE DE L'EXPERT

L'expertise connaît de nos jours de profondes mutations : l'on constate que de profession libérale, l'on tend vers le salariat des experts dans certains pays à la faveur de leur nombre pléthorique.

Cependant, l'on reconnaît que "dans sa forme actuelle, l'expert est sous-utilisé et mal employé" (1) puisque traditionnellement son rôle se résume à deux tâches : imputabilité et évaluation des dommages.

(1) Jean-Clause Gillet, Expert automobile, dans l'Argus N° 6197 du 4 janvier 1991 - p. 14

De plus en plus, l'on pense que l'expertise doit avoir le service comme prolongement, et que l'expert doit participer à la prévention des sinistres.

PARAGRAPHE 1. LE SERVICE : PROLONGEMENT DE L'EXPERTISE

Généralement, le dépôt du rapport d'expertise met fin à l'intervention de l'expert lors d'un sinistre. Or, il se trouve que les travaux de remise en état seront effectués par une tierce personne qui aura comme seul interlocuteur la victime. Cette victime est souvent un profane de la réparation au même titre que l'assureur qui prendra en charge le sinistre.

Il appartiendra donc à l'expert de suivre et de contrôler les réparations afin qu'elles puissent s'effectuer suivant les règles de l'art conformément au rapport d'expertise.

En effet, le réparateur peut-être tenté d'utiliser des pièces usagées ou non originales pour amoindrir les coûts et réaliser ainsi un profit illégitime.

Pour cela, l'expert devra être un homme compétent et cette exigence ira grandissante au fur et à mesure que le temps passe.

Ensuite, l'expert devra en dehors de tout sinistre, pouvoir pratiquer une analyse des risques pour le compte de tout requérant, mais il lui appartient surtout de pratiquer une politique de prévention afin d'enrayer les sinistres ou de réduire leur intensité.

PARAGRAPHE 2. LA PREVENTION DE SINISTRE

La prévention de sinistre contribue à améliorer les risques afin de les rendre moins vulnérables.

Nous rangeons dans la prévention toute forme de protection de risque par une analyse plus minutieuse afin de détecter leurs éventuelles défaillances.

Dans cet ordre d'idées, nous rangeons le contrôle technique des véhicules automobiles que nous prenons comme exemple.

Le contrôle des véhicules, en même temps qu'il intéresse l'Etat dans le cadre de la sécurité routière, concerne avant tout les conducteurs et donc les assureurs.

La politique du BONUS-MALUS, pratiquée par les compagnies conduit les assurés à être plus prudents et à contrôler à leurs frais les véhicules.

Cependant, l'on peut se demander si le contrôle technique des véhicules rentre dans le cadre de l'expertise.

A. Différence entre expertise et contrôle

La plupart des experts que nous avons rencontré trouvent que ces deux opérations ne sont pas si exclusives l'une de l'autre, puisque tout expert peut s'y adonner, mais le contrôle qui est essentiellement visuel nécessite un équipement spécial.

Sinon, toute expertise judiciaire se traduit généralement par des opérations de contrôle.

De nos jours, en plus de l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur, l'on voit naître l'obligation de contrôle de ces véhicules.

Au Burkina, il y a un texte qui oblige tout propriétaire de véhicule automobile à procéder à la visite technique du véhicule, et un autre texte qui crée un centre de contrôle pour ces véhicules.

Pour vous donner une idée du contrôle, nous vous convions à suivre les différentes étapes du contrôle que nous avons pu voir de près au cours d'une séance de contrôle d'un véhicule particulier.

B. LES DIFFERENTES ETAPES DU CONTROLE D'UN VEHICULE

Lorsqu'un véhicule se présente, son propriétaire remet la carte grise aux agents de contrôle qui vérifient sa conformité d'avec le véhicule en la confrontant au numéro se trouvant sous le capot.

S'il y a conformité, le propriétaire s'acquitte des frais de contrôle à la caisse.

A partir de ce moment, commence la visite par la remise des clés à un agent du centre.

1. Le premier agent du centre est un conducteur. C'est lui qui conduit le véhicule tout au long de la séance.
2. L'on commence par le test des amortisseurs grâce à l'amortest.
3. Puis, vient le test de Co* grâce à l'analyseur de Co. Pendant cette phase, le moteur est au ralenti.

Le taux de Co obéit à une norme qui varie selon les pays. Cela permet d'éviter la pollution atmosphérique. Plus le taux de Co est élevé, plus la consommation de carburant est élevée et plus la pollution augmente.

Le maximum de Co admis au Burkina est de 6 %, la tendance étant à la baisse.

En côte d'Ivoire : 4 %, en France : 1,5 %, aux USA : 0,6 %.

4. On passe à la vérification de l'éclairage par le reglophare.

* Oxyde de Carbone

Les différentes appréciations des phares sont :

- Trop haut : cela provoque l'éblouissement des conducteurs venant d'en face ;
- Bon - correct
- Tolérable
- Trop bas : on ne voit pas suffisamment loin.

5. Le véhicule passe sur le banc de freinage

L'on y vérifie la rotation des roues et l'on vérifie l'état des pneumatiques.

L'effort de freinage se lit en kilogramme force. On lit pour la roue gauche, puis pour la roue droite.

Il ne doit pas y avoir plus de 50 % de différence entre les deux roues d'un même essieu (avant ou arrière), sinon il y a danger que le véhicule tire d'un seul côté quand on freine.

La force normale est définie par le constructeur selon la nature du véhicule.

Pour les petits véhicules, exemple : Peugeot 205, la norme est de 40 kg force.

L'on vérifie également le frein à main.

6. Le véhicule passe ensuite au niveau du ripomètre, pour que l'on vérifie le parallélisme des roues. L'unité de mesure est le mètre par kilomètre, la valeur tolérée est de 0 à 4.

Jusqu'à douze (12) mètres, c'est admissible, au-delà c'est inadmissible.

Le véhicule passe au niveau du détecteur de jeu : là, nous descendons dans une fosse de manière à voir le bas du véhicule :

- On vérifie le jeu dans le silent-bloc d'essieu et les rotules de suspension.
- On vérifie le jeu de l'axe pivot, c'est-à-dire les organes de suspension en faisant déplacer les roues du véhicule.
- L'on soulève le véhicule pour voir les fuites d'huile.
- L'on vérifie la rouille sur le bas de caisse à travers les longerons et les traverses car la rouille peut constituer un danger pour les passagers.

On vérifie enfin la direction en détectant le jeu dans les rotules à l'avant.

8. L'agent contrôleur et le chef de station donnent le résultat en fonction des défauts détectés.

Les défauts minima sont tolérés, alors qu'un seul défaut grave entraîne l'ajournement jusqu'à ce que le propriétaire du véhicule ait effectué les réparations nécessaires.

Selon l'usage du véhicule, l'on insistera plus sur telle ou telle étape du contrôle.

Si le passage est concluant, l'on délivrera un certificat de visite technique au propriétaire du véhicule.

La période de validité de la visite technique dépend de l'usage du véhicule :

- . Trois (3) mois pour les véhicules de transports des personnes y compris les taxis ;

- . Quatre (4) mois pour les véhicules de transport de bois de chauffe ;
- . Six (6) mois pour les véhicules utilitaires de transport de marchandises.
- . Un (1) an pour les véhicules particuliers.

Le contrôle de véhicules automobiles est très utile pour les pays africains à cause de la qualité précaire du parc automobile (importation massive de véhicules usagés d'Europe), ce qui conduit à imposer systématiquement une visite technique pour tout véhicule en circulation alors qu'en France par exemple, la visite concerne uniquement les voitures particulières ainsi que les véhicules de transport de marchandises ou assimilés dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes et seulement cinq ans après la date de leur première mise en circulation.

Le contrôle permettra l'assainissement du parc automobile de nos Etats et par conséquent, une amélioration de la sinistralité de la branche automobile. Cependant, il demeure beaucoup de difficultés.

C. Les difficultés du contrôle

Beaucoup de pays africains n'ont pas de centre de contrôle, certains ont vu la fermeture de leur centre de contrôle. Exemple : Togo, Niger. D'autres ont un centre : Bénin, Burkina Faso.

Au Burkina, le contrôle connaît quelques difficultés :

- Il y a des problèmes pour l'approvisionnement en pièces détachées des appareils de contrôle.
- Les automobiles se présentent au contrôle un mois après la péremption de la visite précédente pour gagner du temps.

- Les amendes pour défaut de visite technique sont faibles et peu dissuasives : 2.400 à 3.600 F.CFA contre 10.000 à 50.000 F.CFA en Côte d'Ivoire.

Le contrôle devrait viser également les engins à deux roues. Mais les responsables du centre estiment que les problèmes du permis de conduire et du code de la route qui font défaut chez les usagers des deux roues sont plus urgents.

L'objectif étant de maîtriser le parc automobile dans un premier temps, la question des deux roues est en veilleuse, d'autant plus que seulement 56 % du parc effectue le contrôle : beaucoup de véhicules échappent au contrôle dans les provinces malgré l'existence d'équipes mobiles de contrôle.

Seul le centre ivoirien de contrôle fonctionne bien et dispose de moyens sophistiqués.

C'est pourquoi, le CCVA (Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles) au Burkina envoie souvent des stagiaires à la SICTA (Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels) et envisage de créer avec cette dernière des cycles de formation.

L'expertise est une technique au service de l'assureur et de l'assuré. Elle demeure utile que ce soit pour l'estimation préalable de biens à la souscription de contrats d'assurance, que ce soit lors de la survenance de sinistre.

Elle est facilitée de nos jours par l'émergence de technologies modernes.

De même, le rôle de l'expert a connu une évolution qualitative.

Tout ceci est valable quelque soit l'endroit où se trouve le risque.

Voyons à présent, quelle peut être la place de l'expertise et de l'assurance plus particulièrement en Afrique Noire Francophone.

DEUXIEME PARTIE

**LES REALITES DE L'EXPERTISE
EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE
ET PERSPECTIVES D'AVENIR**

o-o-o-o-o

IIEME PARTIE : LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

L'expertise est une technique à laquelle les assureurs ont recours dans le cadre de l'exécution des contrats d'assurance. De ce fait, l'expertise d'assurance suit le sort de l'assurance quelque soit le pays où l'on se trouve. L'assurance en Afrique et par conséquent, l'expertise d'assurance y recouvre une réalité originale bien que la technique soit universelle.

Pour mieux cerner les réalités, nous nous apesantirons sur l'Afrique noire francophone à travers l'exemple du Burkina et des pays voisins que vous connaissons le plus.

Nous parlons d'Afrique noire, par opposition à l'Afrique blanche dont les moeurs et les habitudes culturelles présentent un décallage par rapport au reste du continent.

De même, c'est à dessein que nous avons également écarté l'Afrique anglophone qui constitue une entité à part du point de vue des législations.

Après cette brève introduction, nous vous convions à découvrir les réalités de l'expertise en Afrique noire afin d'en envisager les perspectives d'avenir.

CHAPITRE I : LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE

L'expertise en Afrique est mal connue d'une manière générale et cela l'est davantage pour l'expertise d'assurance.

Cette situation s'explique par certaines particularités.

Aussi, nous avons choisi d'examiner ces caractéristiques de l'expertise en nous appuyant sur les réalités du Burkina Faso.

L'un des traits caractéristiques de l'expertise en Afrique est l'insuffisance du nombre d'experts, ce qui n'est pas sans engendrer des difficultés que nous verrons dans un premier temps.

Mais l'expertise est pratiquée par des hommes de l'art, utilisant les mêmes techniques quelque soit leur situation géographique, c'est pourquoi, l'on rencontre comme partout également un problème en matière d'objectivité et de compétence que nous verrons dans un deuxième temps.

SECTION I. DES EXPERTS EN NOMBRE INSUFFISANT

Contrairement à certains pays où "la profession d'expert souffre plus d'excédents d'effectifs que de pénurie" (1), l'Afrique noire souffre d'une insuffisance d'experts et même d'absence de spécialistes dans certains domaines.

Pourtant, l'expert est un collaborateur de choix pour les compagnies d'assurance à cause du rôle qu'il y joue.

Il est donc de l'intérêt des sociétés d'assurance de disposer d'experts suffisamment nombreux et compétents pour régler les sinistres sur tout le territoire aux meilleures conditions possibles (2).

(1) L'Argus seuil de commission des agents, N° 6251, 17 janvier 1932
par Serge Magnan, p. 52

(2) L'Argus, la sécurité domestique, 25 janvier 1985, N° 5887, p. 244

Non seulement, les experts ne sont pas nombreux, mais en plus, ils ne sont pas organisés quand bien même ils exercent dans la même spécialité.

Exemple : au Burkina il existe trois (3) experts automobiles, mais il n'y a pas de collaboration entre eux.

A cette situation, il faut ajouter la polyvalence de la plupart des experts.

PARAGRAPHE 1. DE LA POLYVALENCE DES EXPERTS

La plupart des experts que nous rencontrons dans nos pays sont des experts automobile. Cependant, il leur arrive également et même souvent de procéder à des expertises dans d'autres branches qui ne relèvent pas de leur spécialité. Heureusement qu'ils se font généralement assister par des techniciens.

En effet, pour être expert dans une branche, il faut en avoir reçu l'agrément qui, du reste devrait se délivrer par spécialité comme le confirme ces mots de l'APSAIR (1) : "Les qualifications de l'assemblée plénière sont accordées par spécialités (bâtiment ou matériel ou marchandises ou pertes d'exploitation ou risques agricoles). L'APSAIR est un organisme qui regroupe des compagnies d'assurance, c'est-à-dire des professionnels, or en Afrique, l'agrément délivré par les tribunaux suffit pour exercer la profession d'expert pour le compte des compagnies, or ces derniers (tribunaux) dans l'examen des dossiers mettent plutôt l'accent sur la moralité que sur les compétences techniques.

Cette situation est préjudiciable pour les assureurs et les assurés, souscripteurs de contrats et victimes de sinistres pour plusieurs raisons et notamment l'obligation de recourir à des experts situés à l'extérieur.

(1) Assemblée plénière des sociétés d'assurance contre l'incendie et les risques divers.

• PARAGRAPHE 2. L'OBLIGATION DE RECOURIR A DES EXPERTS ETRANGERS

Que ce soit en matière d'expertise préalable à la souscription ou d'expertise après sinistre, les assurés comme les assureurs sont souvent contraints de recourir à des experts étrangers.

En Afrique de l'Ouest, il existe en Côte d'Ivoire plusieurs cabinets d'expertise, spécialisés dans divers domaines dont certains sont des représentations de cabinets étrangers.

* C'est le cas du cabinet Roux auquel ont recours les industriels de la sous-région pour les estimations préalables à la souscription de leurs contrats.

* Il y a également le cabinet "Afrique Expertises" qui est habilité à procéder à des expertises dans les domaines suivants :

- . Industrie
- . Agro-industrie
- . Off-shore
- . Corps Maritime
- . Aéronautique
- . Génie Civil
- . Bâtiment
- . Incendie
- . Risques divers
- . Risques financiers et Informatiques.

Ce cabinet est souvent sollicité par les assureurs de la sous-région pour les expertises après sinistres.

A la SONAR, il intervient généralement en bris de machine, incendie, lorsque l'importance du sinistre l'exige.

Le recours à des experts étrangers a des répercussions sur le montant des honoraires puisqu'il faut y intégrer les frais de déplacement, d'hébergement, d'expédition des rapports (1).

Cela a pour conséquence d'alourdir la charge sinistre des assureurs et de retarder le règlement des sinistres.

A cela s'ajoute l'impossibilité de procéder à des contre expertises.

Pourtant, le recours à des experts étrangers va continuer encore pendant longtemps selon Monsieur GUEM, expert automobile, puisqu'il manque des spécialistes dans divers domaines comme c'est le cas pour les risques techniques (notamment bris de machine, tous risques montage, matériel électronique...), aviation.

Cette situation pourrait perdurer d'autant plus que l'expertise, profession libérale par nature ne peut se développer qu'en fonction du progrès de l'assurance dans nos pays, or à l'heure actuelle, la structure du portefeuille de bon nombre de nos compagnies n'est pas faite pour l'encourager, puisque l'expert ne vit que des honoraires qu'il perçoit de ses mandants (principalement les compagnies d'assurance), et doit disposer d'un minimum d'infrastructures et de personnel ce qui occasionne des frais importants.

Pour toutes ces raisons, le métier d'expert ne nourrit pas suffisamment son homme dans le domaine des risques techniques et des autres risques comme l'incendie, le vol, le bris de glace..., compte tenu de la part infime qu'ils représentent dans le portefeuille de nos compagnies encore dominées par l'assurance automobile.

(1) Cf. annexes

Exemple : en 1989, l'automobile à elle seule représentait 43,05 % du portefeuille de la SONAR (1).

En 1990, cette part était de 39,63 %

En 1991, elle était de 42 %.

Pendant ce temps, des risques comme l'incendie, le vol, le transport, les risques techniques tous confondus ne représentaient que 39,15 % de l'ensemble du portefeuille en 1989, et 41,66 % en 1990.

Ces chiffres proviennent d'une seule compagnie mais reflètent la situation que connaît la plupart des compagnies africaines.

L'on remarque généralement que les particuliers ne souscrivent pas beaucoup les contrats incendie, et même s'il leur arrive de le faire, ils résilient au bout de deux ou trois exercices sans sinistres. Les contrats incendie concernent donc essentiellement les risques industriels, or les dirigeants de sociétés considèrent la prime d'assurance comme une dépense et non un investissement, ce qui fait qu'ils prennent des garanties minimum pour payer moins de prime.

Compte tenu de cette situation, seuls les experts automobile déjà installés peuvent s'adonner subsidiairement à des expertises dans ces domaines, les jeunes techniciens préférant se trouver un emploi salarié dans les sociétés de la place.

Cette polyvalence pose du même coup un problème de compétence. Mais ce n'est pas tout, puisque comme partout ailleurs, l'on reproche également à nos experts un manque d'objectivité.

(1) SONAR (Société Nationale d'Assurance et de Réassurance du Burkina Faso).

SECTION II : DE LA COMPETENCE ET DE L'OBJECTIVITE DES EXPERTS

PARAGRAPHE 1. DE LA COMPETENCE DES EXPERTS

Quelques soient les disciplines exercées, la formation constitue désormais un maître mot. L'expertise n'échappe pas à la règle. Plus que jamais en effet, les experts sont tenus de conforter leurs connaissances, de les mettre à jour et d'utiliser des pratiques imposées par l'évolution des techniques, du droit et des réglementations (1).

En effet, la qualité première exigée d'un expert est la compétence technique. L'assureur qui veut connaître la vérité technique et le coût, a recours à ses compétences.

De ce fait cette technicité sera toujours requise dans l'avenir et l'expert devra être de plus en plus pointu dans son domaine vu le travail qu'on attend de lui.

Par exemple en automobile, l'expert devra maîtriser des techniques d'électricité automobile, de mécanique, de tôlerie, de peinture...

Mais ceci répond à une exigence moindre par rapport à ce que l'on attend de l'expert en risques industriels qui doit :

- Pouvoir apprécier le rendement, les conditions de marche dans le cycle de fabrication d'un outil ;
- avoir des antécédents dans l'industrie, avoir des expériences dans des ateliers de construction et de réparation ;

(1) L'Argus, N° 6251, du 17 janvier 1992, p. 52.

- pouvoir soutenir une discussion éventuelle avec l'industriel à indemniser sur les effets d'une réparation sur un organe ayant subi l'incendie ou sur l'absence de tout inconvénient pouvant résulter de l'emploi de la machine après un simple nettoyage et mise au point à la suite du remplacement de certains accessoires....

Au regard de toutes ces exigences, on se demande si l'expert africain peut donner satisfaction compte tenu de la défaillance des outils de formation :

- Il y a très peu d'usines de transformation
- une quasi inexistence de fabriques de machines, pas d'usine de construction d'outils... Bref ! on n'a que des industries légères, cette carence étant accentuée par un manque de documentation sérieuse sur les différentes industries.

Dans ces conditions, seuls quelques privilégiés qui auraient les moyens de se former à l'extérieur peuvent exercer le métier. Or, nous avons constaté plus haut que le faible développement des risques techniques et industriels dans nos pays n'encourage pas à s'adonner à l'expertise dans ces domaines puisque l'expertise étant une profession libérale, ne nourrit pas son homme.

Aussi, beaucoup d'ingénieurs africains après leurs études préfèrent se trouver un emploi salarié dans les usines de transformation.

Seule l'expertise automobile semble donner satisfaction et il appartient à l'expert automobile africain d'acquérir cette compétence et surtout de la conserver en cette époque où l'automobile connaît des mutations technologiques avec notamment l'introduction massive de l'électronique.

A part le problème de compétence, se pose également celui de l'objectivité qui lui, n'est pas propre aux seuls pays africains puisqu'il touche à la moralité de l'individu en tant qu'être humain.

PARAGRAPHE 2. DE L'OBJECTIVITE DES EXPERTS

L'objectivité est la deuxième qualité exigée de l'expert après la compétence technique, or l'objectivité de l'expert dépend d'abord de ses qualités personnelles : compétence, rigueur et probité intellectuelles.

L'objectivité c'est l'impartialité, qualité essentielle d'un arbitre.

L'expert ne doit tenir aucun compte de ses opinions, de ses goûts, ou des relations qu'il entretient avec les tiers avec lesquels il pourra être appelé à discuter (réparateurs, experts en particulier...).

Il ne devra céder à aucune pression ou influence (1). Il doit aussi bien résister aux pressions que déjouer les tentatives de fraude de certains assurés ou de certains réparateurs.

Aussi, l'expert soucieux d'observer la plus grande équité, se place de lui-même au centre d'un triangle équilatéral dont les sommets sont occupés par l'assureur, l'accidenté et le réparateur.

Aucune de ses actions ne doit le rapprocher des intérêts de l'un sous peine de compromettre les intérêts des autres (2).

(1) Pratique de l'expertise automobile par A. Pouplard, p. 40

(2) Pratique de l'expertise automobile par A. Pouplard, P. 41

L'expert pour remplir sa mission, devra donc jouir d'une indépendance complète et n'aura à porter une appréciation que sur des points techniques relevant de sa compétence.

Pour être objectif, l'expert doit être indépendant et surtout compétent.

De même l'exigence d'impartialité suppose naturellement que l'expert jouisse d'une indépendance totale et n'ait donc aucune attache directe ou indirecte avec les réparateurs ou les assureurs.

Cette objectivité ne doit pas empêcher l'expert d'être efficace pour satisfaire au désir légitime de l'assuré qui réclame une réparation et une indemnisation rapides (1).

Si cette objectivité était respectée, l'on pourrait assister à des règlements équitables de dommages.

Malheureusement, l'on constate que l'expert se rend parfois coupable de complicité, d'escroquerie en acceptant de donner son avis dans le sens de la maximisation du profit en délivrant des rapports complaisants ; pourtant, la délivrance de rapports d'expertise inexacts ou frauduleux relève du domaine de la fraude à l'assurance qui peut s'entendre comme tout acte volontaire tendant à retirer d'un contrat d'assurance un profit illégitime.

Les assurances de responsabilité en Afrique ont non seulement stimulé les actions en réclamation, mais sont surtout le domaine de prédilection de manoeuvres frauduleuses grâce à la participation consciente ou inconsciente de l'expert qui à l'occasion des opérations d'expertise commet des râtés (2).

(1) L'Argus, Identification des véhicules volés, 15 novembre 1985, N° 5929, p. 2652.

(2) Rôle des experts dans le règlement des sinistres en assurance automobile, mémoire de fin d'études IIA par Cyr Félix, p. 37.

Pour pouvoir détecter cela, l'assureur doit recourir à une contre expertise, ce qui n'est pas systématique ; seule l'intuition de l'assureur, et une grande exagération de la part de l'expert peut conduire l'assureur à recourir à la contre expertise.

Mais l'assureur en Afrique noire a un champ d'activité limité vu qu'il y a la contrainte du nombre d'experts et de spécialistes. Aussi, les quelques cas de contre expertises que l'on trouve au Burkina concernent essentiellement des expertises effectuées dans des pays voisins, puisqu'il est fréquent que les experts étrangers établissent des rapports complaisants, vu que l'indemnisation sera supportée par un assureur étranger à leur pays.

Après avoir abordé les différentes questions que pose l'expertise, nous constatons avec amertume que les réalités africaines sont tristes en matière d'expertise. Voyons à présent quelles sont les perspectives qui peuvent s'offrir à nous dans l'avenir.

* * * * *

* * * *

* * * * *

CHAPITRE II. PERSPECTIVES D'AVENIR

L'expertise en Afrique Noire francophone souffre de beaucoup d'insuffisances. C'est pourquoi après en avoir dressé le tableau, il nous a pu paraître utile de préconiser des mesures pour sortir de cette situation.

Nous estimons qu'il faudra d'abord et avant tout une action des principaux acteurs que sont les experts, mais également un apport complémentaire des assureurs et de l'Etat.

SECTION I. L'ACTION DES EXPERTS

L'expertise relevant d'une profession libérale, ses principaux acteurs ne trouveront leur salut que dans un développement du secteur.

Pour cela, ils doivent y contribuer activement par une organisation conséquente et efficace, un effort de formation et aussi adopter des techniques modernes pour ne pas rester en marge du progrès.

PARAGRAPHE 1. L'ORGANISATION DES EXPERTS

Pour mener à bien toute entreprise, l'organisation est une nécessité absolue; les experts doivent se doter d'un tel cadre pour favoriser une collaboration étroite entre eux et surtout promouvoir le secteur.

A. Un cadre de collaboration étroite

Dans la plupart des pays, il existe des ordres ou fédérations d'experts qui constituent des organisations bien structurées ayant des tâches bien précises. En Afrique de telles organisations

Oui | professionnelles sont rares ou alors sont peu efficaces quant elles existent. Cela peut s'expliquer par le nombre insignifiant d'experts mais aussi par une concurrence effreinée entre eux sur les quelques affaires du marché.

Pourtant un tel climat est de nature à tuer l'esprit de solidarité qui doit prédominer.

D'une manière générale, les experts se regroupent par spécialités en véritables syndicats pour mener différentes actions de défense de leurs intérêts telles que :

- assurer le respect strict des règles de déontologie pour que leurs membres assument correctement leurs devoirs par l'instauration de sanctions dissuasives : exemple radiation
- appréciation des dossiers d'agrément des nouveaux candidats à l'expertise ;
- contribution à la formation des experts comme le fait le syndicat national des experts incendie, construction (SNEIC), un syndicat français qui a fixé parmi les urgences "la formation des experts ainsi que les conditions de leur indépendance".

Cette formation s'avère une nécessité absolue puisque "la mauvaise image de l'expert vient souvent du fait qu'il arrive sur le terrain avec une bonne connaissance technique, mais sans connaissances spécifiques de l'expertise" (1).

Nous reviendrons d'ailleurs sur cet aspect d'une manière plus consistante compte tenu de son intérêt.

(1) L'Argus, n° 6204 du 22/02/1991, P.608

Nos marchés n'étant pas suffisamment développés pour permettre des organisations efficaces au niveau national, l'on pourrait préconiser des regroupements à l'échelle régionale. Cette formule est déjà opérationnelle à la Compagnie des Experts Maritimes (C.E.M.) que nous vous convions à découvrir.

B. Un exemple d'organisation à l'échelle sous régionale : la C.E.M.

L'organisation des experts est rare en Afrique. Cependant des efforts ont été entrepris par certains dont l'oeuvre, nous l'espérons, aura un effet stimulateur chez d'autres. C'est le cas de la C.E.M. "Compagnie des experts maritimes".

La première C.E.M. a été créée en 1948 à Dakar, sur demande des assureurs maritimes.

Actuellement il existe une C.E.M. en Côte d'Ivoire, au Togo, au Benin, en Guinée, au Niger et au Sénégal.

La C.E.M. est constituée en société de droit local sous forme de société anonyme ou société à responsabilité limitée (SARL) dans chaque Etat membre. Les parts sociales ou actions sont entre les mains d'experts expatriés ou nationaux.

Cette participation active des experts en activité au capital a permis de développer un esprit de groupe et d'équipe.

Dans chaque CEM, il existe un responsable et un conseiller économique. Toute la structure est coiffée par une Direction Générale du groupe et une coordination qui se trouve à Abidjan. Celle-ci apporte son appui à chaque CEM en cas de besoin. Elle contrôle en même temps leurs activités.

Au Burkina Faso, la CEM a un délégué salarié pour le moment, en attendant la constitution d'une société.

Sur recommandations du CESAM, les CEM sont devenues des commissaires d'avaries très spécialisées au service des assureurs maritimes et transport.

Les assureurs en cette période très difficile de souscription de l'assurance transport, souhaitent avoir à leur disposition de véritables spécialistes offrant toutes les garanties de compétence et de sérieux.

La philosophie de la CEM est qu'il serait très préjudiciable pour les compagnies d'assurances que l'autorité nécessaire au commissaire d'avaries soit "troublée par l'effet d'une concurrence" qui, rapidement tomberait dans l'anarchie.

La CEM met l'accent sur un véritable professionnalisme et un climat de confiance.

- Au titre des réalisations récentes des CEM on peut citer :

- . L'animation de séminaires sur l'assurance transport en Côte-d'Ivoire, Burkina Faso, Mali, Guinée, Bénin ;
Il y a en projet des séminaires pour le Togo et le Niger..
- . Formation de personnel technique sur le commissariat d'avaries et administratifs pour les sociétés d'assurances;
- . Intervention auprès du Président de la République au Togo pour une amélioration des services du port de Lomé et la nomination d'un Magistrat en vue de statuer sur la légalité du règlement intérieur du port de Lomé... ;
- . L'exercice permanent de recours tant amiables que judiciaires pour les assureurs étrangers et pour les assureurs exerçant en Afrique.
- . Prévention par la réalisation de notes d'informations à l'attention des opérations économiques et particuliers ainsi que des conseils et préventions en matière de transport et manutentions etc...

- Les domaines d'intervention de la CEM sont étendus puisqu'ils concernent les facultés, les corps de navires, l'industrie, le bris de machine, les chaudières, les moteurs, les constructions métalliques.

Elles interviennent également pour le contrôle de la classification des navires de moins de 150 tonnes au nom de la République de Côte d'Ivoire.

- Au titre des équipements, on peut noter que les CEM disposent d'un équipement considérable et perfectionné. Ainsi l'utilisation de l'informatique permet :

- . D'améliorer la rapidité de la délivrance et de la présentation des rapports ;
- . De fiabiliser des procédures de saisies et de calcul (calcul d'avaries, contrôles de quantité...) ;
- . D'effectuer et de mettre en forme des recherches, statistiques (consultations sur un risque, fréquence de sinistre...).

Comme nous venons de le remarquer, le regroupement permet de mener beaucoup d'actions. Cependant, l'on ne doit pas faire fîe de la formation.

PARAGRAPHE 2. LA FORMATION DES EXPERTS

Un bon expert pour être crédible et s'imposer doit être compétent. Cette compétence ne peut s'acquérir que par une formation complète.

Cela suppose une formation technique de base, et une pratique préliminaire.

Ainsi presque tous les experts automobile que nous avons rencontré sont soit Ingénieurs ou ont au moins un C.A.P. en mécanique plus un stage de deux à trois ans auprès d'un Expert.

L'expert devra en outre avoir une formation en matière de droit des assurances pour connaître le contenu des garanties des polices d'assurances.

Cela est d'autant plus utile que la plupart des assurés sont analphabètes et ne peuvent lire les clauses du contrat d'assurance, nous explique l'Expert Délégué de la CEM au Burkina Faso.

En matière de sinistre transport, l'assuré doit joindre à son dossier de réclamation un certificat d'avarie délivré par le commissaire d'avarie, complété éventuellement par un rapport d'expertise. Il lui appartient également de requérir le commissaire d'avarie et de payer les honoraires avant d'exercer le recours contre l'assureur.

Or, compte tenu des avaries, il peut y avoir exclusion de garantie. Lorsqu'un tel recours n'aboutit pas, on fait endosser à tort la responsabilité à l'expert.

Les experts doivent également mettre à jour leurs connaissances techniques pour répondre aux exigences de l'évolution technologique.

Une organisation efficace des experts devrait pouvoir faciliter cette formation par l'initiation de séminaires de formation et de recyclage.

L'organisation des experts pourrait faciliter l'acquisition d'équipements modernes qui sont de véritables investissements nécessitant de gros moyens.

L'expert a pour mission d'aider les compagnies d'assurance à exécuter convenablement leurs engagements vis-à-vis de leurs assurés. Qui dit assuré dit aussi citoyens et ces derniers intéressent au premier Chef d'Etat garant de leur sécurité.

C'est pourquoi ces deux entités Etats et Compagnies sont également intéressées par l'opération d'expertise.

SECTION II. ACTION COMPLEMENTAIRE ET CONJUGUEE DES COMPAGNIES D'ASSURANCES ET DE L'ETAT

Les compagnies d'assurances et l'Etat ont un rôle important à jouer pour le développement de l'expertise en Afrique.

PARAGRAPHE 1. L'ACTION DES COMPAGNIES D'ASSURANCE

Les compagnies d'assurance en tant que premiers mandants des experts ont un rôle primordial à jouer pour la promotion de l'expertise en Afrique. Contrairement aux assureurs des pays développés qui disposent de réseaux d'experts, l'assureur africain n'a pas un éventail d'experts à sa disposition et est même parfois obligé de recourir à l'étranger pour chercher des spécialistes dans certains domaines.

Il appartient aux assureurs de diversifier et développer leur portefeuille, et d'encourager la prévention.

A. La diversification du portefeuille

La structure du portefeuille de bon nombre de compagnies africaines n'encourage pas du tout le développement de l'expertise.

L'on y trouve une part prépondérante de l'automobile (plus de 40% du portefeuille), une quasi inexistence de certains risques tels que:

- . Les risques agricoles alors que nous sommes dans des pays essentiellement agricoles ;
- . L'assurance des objets d'art : les quelques contrats que l'on peut rencontrer émanent surtout des expatriés.

Les risques divers sont très peu développés alors que ce sont généralement de bons risques qui pourraient pâlier aux mauvais résultats de la branche automobile. En effet la sinistralité y est faible voire nulle pour certains exercices.

Exemple : sur trois exercices (1989 - 1990 - 1991), la SONAR n'a payé aucun sinistre au titre des risques suivants : tous risques montage, RC décennale, bris de machines.

Notons qu'en RC décennale, l'on n'a jamais eu de sinistre car il n'y a pas de réclamation de la part des victimes.

- . Sur deux exercices (1989 - 1990), aucun sinistre n'a été payé en tous risques informatiques et en tous risques chantiers.
- . En 1989 aucun sinistre n'a été payé au titre du dégâts des eaux et du bris de glace.

Les compagnies doivent donc mener une action commerciale d'envergure pour la promotion de ces produits à faible sinistralité. Cela encouragera les experts à se spécialiser dans les risques techniques et industriels dans la perspective de répondre à une demande croissante dans ces domaines. Cependant l'assureur ne doit pas négliger la prévention.

A. Encourager la prévention

Les assureurs sont de plus en plus favorables à la prévention, à cause de leur expérience des sinistres comme le confirme Monsieur Marc Bertrand "l'expérience statistique des sinistres a démontré aux assureurs le rôle primordial de la prévention au niveau du nombre d'incendies (fréquence) et au niveau du montant des dommages (intensité) (1).

Cette prévention est valable aussi bien en automobile que dans les risques divers et le transport.

- Au niveau de l'automobile, les compagnies doivent accorder des réductions de primes considérables voir exiger un carnet de visite technique à la souscription ;
- Rappeler aux assurés les dates d'échéances de leur visite technique ;
- Et pourquoi pas encourager ou créer elles mêmes leurs centres de contrôle de véhicules comme l'ont fait d'autres assureurs ailleurs ;
- Au niveau des risques divers de l'incendie et des risques techniques, les sinistres surviennent rarement, mais quant ils se produisent, leur intensité est telle que le montant du sinistre peut excéder plusieurs années de prime.

Exemple : en 1989, 1990 la SONAR n'a pas enregistré de sinistre en tous risques informatique.

(1) L'assurance incendie : Sécurité-garantie-prévention,
par Marc Bertrand, l'Argus, P. 168

En 1991, elle a cependant réglé un sinistre dont le montant représente 113,95% des primes cumulées des deux exercices précédents.

Ces chiffres peuvent cependant cacher une certaine réalité puisqu'en fait le portefeuille de risques divers et techniques comporte un petit nombre de risques. De ce fait, la loi des grands nombres ne peut jouer à fond pour permettre une dispersion suffisante des risques.

Il y a donc lieu de développer et diversifier le portefeuille de ces risques tout en encourageant la prévention.

Cela pourrait susciter les experts à se spécialiser puisque l'assureur, l'assuré et même le courtier auront intérêt à procéder à des expertises préalables à la souscription des contrats d'assurances.

La prévention des sinistres va réduire leur nombre, mais par contre, l'on évoluera vers l'expertise préalable systématique et les experts trouveront à s'employer.

Cependant, il reste les épineux problèmes de compétence et de moralité.

Pour résoudre le problème de compétence, il serait souhaitable que les assureurs donnent leur avis sur les agréments à accorder.

Exemple : en France, l'APSAD (1) agréé les experts en incendie, et même des organismes de prévention de sinistre incendie comme l'APAVE (2).

(1) Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommage

(2) Association des propriétaires d'appareils à vapeur et électrique

Un domaine qui pourrait échapper aux assureurs demeure celui des experts maritime ou des commissaires d'avarie. Exemple : parmi les deux commissaires d'avarie que l'on a au Burkina, l'un a été nommé par le CESAM, l'autre délégué auprès du Burkina par la CEM.

Pour ce qui concerne la moralité des experts, il faudrait poursuivre les cas d'escroquerie à l'assurance et éduquer les assurés de manière à ce qu'ils refusent toute complicité d'escroquerie avec les experts afin de sauvegarder les intérêts de la mutualité qu'ils forment.

Mais l'effort des assureurs serait vain si l'Etat, détenteur de droits exhorbiants ne leur apportait pas son appui.

PARAGRAPHE 2. LE ROLE DE L'ETAT

L'Etat étant le garant de la sécurité individuelle et collective, il lui appartient de canaliser les activités économiques dans le sens de la satisfaction de l'intérêt général. A ce titre, les assureurs, investisseurs institutionnels par excellence constituent un partenaire de choix pour l'Etat.

Il lui revient de leur apporter son appui par des actions concrètes, de suppléer à la carence de l'initiative privée dans certains domaines et par une réglementation de l'accès à la profession.

A. L'appui aux assureurs

Nous savons qu'en Afrique noire, le réflexe de s'assurer n'existe pas. Il appartient à l'Etat à travers les services de contrôle des assurances de prendre des mesures énergiques pour contraindre les citoyens à s'assurer contre certains risques non encore vulgarisés.

Un exemple est celui de l'assurance transport qui a pris de l'essor grâce à l'instauration de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation.

De même, l'Etat devrait parer aux lacunes de l'initiative privée.

B. Suppléer à la carence de l'initiative privée

Pour que les opérateurs économiques privés s'intéressent à une activité, il faut qu'elle soit rentable.

De même, les mesures adoptées par l'Etat ne peuvent trouver une application convenable que lorsqu'il existe des structures pour en favoriser l'exécution.

Ainsi, pour assainir le parc automobile, l'Etat a décidé au Burkina de l'instauration de l'obligation de procéder à la visite technique de tout véhicule en circulation par un arrêté du Ministre des Transports et des Télécommunications du 23 Juin 1986.

Dans le même temps et de manière concomittente, un autre texte prévoyait la création du CCVA (Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles) pour procéder à ces visites techniques. Il s'agit du décret N° 86-136/CNR/PRES/MTC du 30 avril 1986.

Le centre qui recrute et forme ses techniciens est aujourd'hui financièrement autonome après quelques années de fonctionnement avec subvention de l'Etat, et peut même être privatisé à l'instar de la SICTA (Société Ivoirienne de Contrôle Automobile et Industriel) en Cote d'Ivoire.

C. La réglementation de l'accès à la profession

Dans la plupart de nos Etats, il n'existe pas de texte qui réglemente la profession d'expert. Au Burkina Faso, selon Monsieur GOUEM, expert automobile, l'on se réfère implicitement à la Loi française du 11 décembre 1972 réglementant la profession d'expert en automobile.

Il serait souhaitable compte tenu de nos réalités spécifiques que l'on adopte des textes dans ce sens.

De même, il devrait y avoir une commission tripartite composée de représentants de l'Etat (contrôle des assurances), des compagnies d'assurance, et d'experts pour examiner la candidature de nouveaux adhérents à la profession.

Actuellement, les experts exerçant au Burkina se contentent de leur agrément auprès des tribunaux pour exercer.

En principe, même cet agrément devrait être préalable. Il se trouve cependant que certains exercent en attendant confirmation.

C'est le cas notamment des experts maritimes qui exercent dans un domaine échappent aux souverainetés nationales.

Tous ces textes devraient prévoir des sanctions efficaces pour les éventuels contrevenants qui viendraient à transgresser les règles de compétence et de moralité.

* * *

* *

*

Pour une réelle promotion de l'expertise en Afrique Noire il faudra nécessairement une action conjointe des experts, des compagnies et de l'Etat.

L'Etat a un rôle incontournable dans cette situation, mais l'accent doit cependant être mis sur l'organisation des experts. Celle-ci doit oeuvrer dans le sens de la formation de ses membres pour les rendre compétents afin qu'ils puissent inspirer confiance aux assureurs et assurés qui sont leurs principaux mandants.

* * *

* *

*

CONCLUSION

o-o-o-o

CONCLUSION

L'expert est très sollicité par les assureurs. Ainsi, en plus de son concours appréciable en cas de sinistre, il met aujourd'hui ses connaissances au service de leur prévention.

Le progrès technique y est sans doute pour quelque chose puisque l'expert consacre désormais moins de temps que par le passé à réaliser le même travail grâce à une technologie de pointe.

Cependant, il reste indispensable pour les gros sinistres qui demandent une action et un travail très approfondis de sa part et des négociations techniques et commerciales avec à la fois réparateurs et assurés. Autrement dit, l'outil ou la machine a des limites; raison pour laquelle l'expert doit être très compétent et pour cela doit mettre l'accent sur la formation afin de réunir les qualités de bon arbitre que l'on attend de lui puisqu'il ne doit compromettre les intérêts d'aucune des parties (assureur - assuré - réparateur).

Il devra posséder des qualités de grande objectivité, de hauteur de vue et être doué pour la conciliation. C'est pourquoi nous convenons avec Monsieur Olivier MOISSON Président du bureau commun automobile (organisme qui réalise des expertises automobiles), que "le métier est difficile, conflictuel par nature, souvent décrié et qu'il requiert des qualités morales exceptionnelles", or tout le monde ne peut présenter à la fois autant de qualités. Aussi, l'on reproche à certains experts leur incompétence et surtout leur manque d'objectivité, ce qui les rend parfois responsables d'escroquerie à l'assurance.

Pourtant "assureurs et experts ont une mission commune, celle de protéger, le corps social du préjudice accidentel et de leurs conséquences", selon Monsieur Pierre FLORIN Président de l'APSAD.

Aussi l'accent devra être mis sur la prévention qui permet non seulement de sauvegarder les richesses industrielles et commerciales, mais aussi de réduire quelques fois considérablement le coût de l'assurance.

Cette action serait la bienvenue en Afrique noire francophone en ce qui concerne les assurances de choses qui y sont encore peu développées.

Des actions commerciales audacieuses sont à entreprendre dans ces domaines et au besoin avec l'appui de textes contraignants de la part de l'Etat. Est-ce à dire alors que l'on serait obligé de faire le bonheur des gens malgré eux?

Cela semble être la seule alternative pour l'avènement d'experts spécialisés dans nos pays.

Mais la balle est pour le moment dans le camp des experts, principaux acteurs qui devront travailler davantage, s'organiser de manière à forcer l'admiration par leur compétence et leur crédibilité.

* * *
* *
*

ANNEXES

o-o-o-o

PROFESSION D'EXPERT EN AUTOMOBILE

LOI N° 72-1097 DU 11 DÉCEMBRE
1972

relative à l'organisation de la profession d'expert en automobile (J.O. du 12 décembre 1972).

TITRE PREMIER

Exercice de la profession d'expert en automobile

Article premier. — Ont la qualité d'expert en automobile les personnes qui, n'ayant pas fait l'objet des condamnations prévues à l'article L. 5 (1° et 2°) du code électoral, exercent les activités suivantes :

1° Expertise, à la demande de tout intéressé, de tous dommages causés aux véhicules terrestres à moteur ainsi qu'aux cycles et à leurs dérivés, notamment toutes opérations et études nécessaires à la détermination de l'origine, de la consistance, de la valeur de ces dommages et à leur réparation ;

2° Détermination de la valeur des véhicules mentionnés au 1° ci-dessus, et ont satisfait à un examen théorique et pratique dans des conditions déterminées par décret.

Art. 2. — Tout expert en automobile doit être couvert par un contrat d'assurance garantissant la responsabilité civile qu'il peut encourir en raison des activités mentionnées à l'article premier de la présente loi.

Un arrêté du garde des Sceaux, ministre de la Justice, et du ministre de l'Economie et des Finances fixe les limites, conditions et garanties minimales de cette assurance.

Art. 3. — Celui qui, illégalement, aura fait usage ou se sera réclamé de la qualité d'expert en automobile sera puni des peines prévues à l'article 259 (alinéa 2) du code pénal, sans préjudice de l'application des dispositions des alinéas 5 et 6 dudit article.

Art. 4. — En cas de condamnation d'un expert en automobile pour des faits constituant un manquement à l'honneur ou à la probité, le tribunal pourra, à titre de peine com-

plémentaire, lui interdire, temporairement ou définitivement, l'exercice des activités mentionnées à l'article premier.

Art. 5. — La qualité d'expert en automobile est incompatible avec la détention d'une charge d'officier public ou ministériel, avec l'exercice d'activités touchant à la production, la vente, la location, la réparation et la représentation de véhicules automobiles et de pièces accessoires, avec l'exercice de la profession d'assureur ou tous actes de nature à porter atteinte à son indépendance.

Toute publicité commerciale est interdite.

TITRE II

Dispositions transitoires et diverses

Art. 6. — Par dérogation aux dispositions de l'article premier de la présente loi, seront réputées avoir la qualité d'expert en automobile, si elles en ont fait la demande avant l'expiration du délai d'un an suivant la publication du décret prévu à l'article 7 ci-dessous, les personnes qui, n'ayant pas fait l'objet de condamnations prévues à l'article L. 5 (1° et 2°) du code électoral, ont exercé pendant trois ans, à titre principal, des activités d'expertise en automobile et remplissent à la date de publication de la présente loi l'une des conditions suivantes :

1. Figurer sur la liste des experts tenue par l'association générale des sociétés d'assurances contre les accidents et par l'union des caisses centrales de la mutualité agricole ;

2. Etre titulaire d'un diplôme figurant sur une liste qui sera établie par le décret prévu à l'article 7 de la présente loi ;

3. Etre patenté ou salarié en qualité d'expert depuis au moins quatre ans.

Art. 7. — Un décret fixera les modalités d'application de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.



AFRIQUE EXPERTISES
— COTE D'IVOIRE —

L'Européenne d'Expertises

INDUSTRIE - AGRO/INDUSTRIE - OFF-SHORE - CORPS: MARITIME-AÉRONAUTIQUE
GÉNIE CIVIL - BATIMENT - INCENDIE - RISQUES DIVERS
RISQUES FINANCIERS ET INFORMATIQUES

Abidjan, le 26 Février 1991

Affaire : SONABEL

Doit : S O N A R

Dossier : NE 9.033.101.843

Police : 126/0519

Rapport : Préliminaire 21.184/1 YL/AZ

NOTE D'HONORAIRES ET FRAIS

Incendie, Dommages Electriques - Centrale
de BOBO II, le 30/12/90

Honoraires

2 vacations x 250.000 = 500.000

Rédaction de rapport : 3 h x 30.000 = 90.000

Total Honoraires = 590.000

Frais

Forfait dossier = 10.000

Déplacements :

Kilométrage : 870 Km x 2 x 150 F/Km = 261.000

Photos : U 11 x 650 = 7.150

Ampliations = 8.550

Frais de séjour = 23.000

Taxes routières = 600

Taxes douanes = 2.000

Frais d'expédition D.H.L. = 29.400

Total Frais = 341.700

Total = 931.700

T.S.V.P.

.../...

INGEXAS

Technopolis 51
191, Rue J. J. Rousseau
92138 Issy les Moulineaux
Tél : 33.146.62.99.99 - Fax : 33.146.62.97.39

L'Européenne d'Expertises

ABIDJAN - BAMAKO - LOME - OUAGA - PARIS
S.A.R.L. au Capital de 1.000.000 F CFA - R.C. 76.855 - Compte Contribuable 8303834 E
SIEGE SOCIAL : 7, RUE LECŒUR - 01 B.P. 1234 ABIDJAN 01
TEL : (225)22.26.31/32.68.57/33.16.07 - FAX : 32.39.63 - TELEX : 22.967

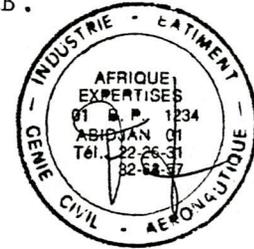
REPORT

Total = 931.700 F

NEUF CENT TRENTE ET UN MILLE SEPT CENTS FRANCS CFA

Exonéré de T.P.S.

Valeur en votre aimable règlement par virement à l'ordre
de AFRIQUE EXPERTISES - Société Générale Monte-Carlo
Compte N° 00020180828 suivant R.I.B.



B I B L I O G R A P H I E

OUVRAGES GENERAUX ET SPECIALISES

1. Jacques Voulet : La Pratique des expertises judiciaires, 6 édition, J. Delmas et Cie.
2. L'expertise en Automobile et en matériel industriel par J. Laignelet Ingénieur Expert Automobile et Matériel, 3e édition de l'Argus, 1956
3. Les assurances terrestres par Mr Picard et Besson Tour ler, le contrat d'assurance, 5e édition, par A. Besson, LGDJ, 1982.
4. Pratique de l'expertise automobile par A. Pouplard, édition Eyrolles, Paris.
5. L'assurance Incendie : Sécurité - garantie - prévention, par Marc Bertrand, l'Argus.
6. Livret-guide : "l'Assurance Transport", syndicat français de l'assurance maritime et transports, éditions l'assurance française.
7. IIA : Formation permanente - Guide du rédacteur cadre par Ibrahima Cissé, Ingénieur IRTA, Paris
8. Assurance et Expertise : l'impact de l'expertise sur le règlement des sinistres sur facultés maritimes - Mémoire présenté par Aimé Bézo, promotion IIA 1988/1990.
9. Rôle des experts dans le règlement des sinistres en Assurance Automobile, Mémoire de fin d'études, IIA, par Cyr Félix.
10. Le médecin conseil d'assurance : déontologie - Méthodologie Dr Claude Fournier - Dr Claude Rousseau.

REVUES SPECIALISEES

* L'Argus : journal international des assurances

1. N° 5645 du 06 juin 1984
2. N° 5887 du 25 janvier 1985
3. N° 5908 du 21 juin 1985
4. N° 5922 du 27 septembre 1985
5. N° 5923 du 04 octobre 1985
6. N° 5929 du 15 novembre 1985
7. N° 6044 du 29 janvier 1988
8. N° 6204 du 22 février 1991
9. N° 6251 du 17 janvier 1992.

LEGISLATION

- _ Loi du 13 juillet 1930
- Loi française du 11 décembre 1972
- Arrêté du Ministre des Transports et des Communications du Burkina du 23 juin 1986
- Décret N° 86-136/CNR/PRES/MTC du 30 avril 1986.

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
INTRODUCTION	1
IERE PARTIE : L'EXPERTISE EN ASSURANCE	6
CHAPITRE I : LES MISSIONS TRADITIONNELLES DE L'EXPERT EN ASSURANCE	7
SECTION I. L'EXPERTISE PREALABLE A LA SOUSCRIPTION	7
PARAGRAPHE 1 DEFINITION	8
PARAGRAPHE 2 AVANTAGES DE L'ESTIMATION PREALABLE	8
A. les avantages pour l'assuré.....	9
B. Les avantages pour l'assureur	9
SECTION II. L'EXPERTISE EN CAS DE SINISTRE	10
PARAGRAPHE 1 DETERMINATION DE LA CONSISTANCE DES DOMMAGES	11
PARAGRAPHE 2 DETERMINATION DE LA VALEUR DES DOMMAGES ET DES REPARATIONS	12
PARAGRAPHE 3 DETERMINATION DE LA CAUSE, DE L'ORIGINE DU SINISTRE ..	13
SECTION III. LE RAPPORT D'EXPERTISE	15
CHAPITRE II : LES INNOVATIONS EN MATIERE D'EXPERTISE	18
SECTION I. L'INTRODUCTION DE TECHNIQUES MODERNES	18
PARAGRAPHE 1 L'EVALUATION DES DOMMAGES	18
A. Avantages du traitement informatique des expertises	18
B. Exemples d'applications	19
a. L'expertise électronique en matière d'assurance automobile	19
b. Le traitement informatique d'une expertise de bâtiment	19
PARAGRAPHE 2 L'INFORMATIQUE AU SERVICE DE LA FORMATION DES EXPERTS	20
A. Les particularités de l'expertise en matière d'assurance construction	20
B. Les raisons de l'utilisation de l'informatique dans la formation des experts construction	21

SECTION II. L'EVOLUTION DU ROLE DE L'EXPERT	22
PARAGRAPHE 1 LE SERVICE : PROLONGEMENT DE L'EXPERTISE.....	23
PARAGRAPHE 2 LA PREVENTION DE SINISTRE	23
A. Différence entre expertise et contrôle	24
B. Les différentes étapes du contrôle d'un véhicule.....	25
C. Les difficultés du contrôle	28
IIEME PARTIE : LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR.....	31
CHAPITRE I : LES REALITES DE L'EXPERTISE EN AFRIQUE NOIRE FRANCOPHONE	32
SECTION I. DES EXPERTS EN NOMBRE INSUFFISANT	32
PARAGRAPHE 1 DE LA POLYVALENCE DES EXPERTS	33
PARAGRAPHE 2 L'OBLIGATION DE RECOURIR A DES EXPERTS ETRANGERS	34
SECTION II. DE LA COMPETENCE ET DE L'OBJECTIVITE DES EXPERTS	37
PARAGRAPHE 1 DE LA COMPETENCE DES EXPERTS.....	37
PARAGRAPHE 2 DE L'OBJECTIVITE DES EXPERTS	39
CHAPITRE II : PERSPECTIVES D'AVENIR	42
SECTION I. L'ACTION DES EXPERTS	42
PARAGRAPHE 1 L'ORGANISATION DES EXPERTS	42
A. Un cadre de collaboration étroite	42
B. Un exemple d'organisation à l'échelle sous régionale : la CEM	44
PARAGRAPHE 2 LA FORMATION DES EXPERTS	46

SECTION II. L'ACTION COMPLEMENTAIRE ET CONJUGUEE DES COMPAGNIES D'ASSURANCES ET DE L'ETAT.....	48
PARAGRAPHE 1 L'ACTION DES COMPAGNIES D'ASSURANCE	48
A. La diversification du porte-feuille	48
B. Encourager la prévention	50
PARAGRAPHE 2 LE ROLE DE L'ETAT	52
A. L'appui aux assureurs	52
B. Suppléer à la carence de l'initiative privée	53
C. La réglementation de l'accès à la profession	54
CONCLUSION	56